

Le bateau et moi

ROLAND FARDEAU

Le bateau et moi

*Ce récit personnel s'inspire de mon
expérience et de mes connaissances
techniques en voile et en bateau à moteur
sans intention d'exhaustivité.*



OURSON BLANC

Préface

Petit cachotier

Fraîchement débarqué d'Australie après une inoubliable campagne de Coupe de l'America en 1987 sur French Kiss, me voici jeune journaliste à Voiles et Voiliers, le magazine dont je rêve depuis que je suis ado. Afin de me «faire les dents», le rédac chef «m'envoie» en reportage sur le lac de la Forêt d'Orient pour la «Family Cup» disputée sur des Sun Way 21. J'y retrouve notamment Marc Pajot en famille, et je fais la connaissance de Roland, l'instigateur et organisateur de l'épreuve, un jeune type avenant. Beau gosse, teint hâlé, il a l'air compétent et travaille chez Jeanneau à la communication. Le courant passe immédiatement. Le concept est malin, l'évènement une vraie réussite. L'on se recroise quelques semaines plus tard lors du Tour de France à la Voile disputé sur les fameux Sélection Jeanneau. J'ai le privilège d'être le photographe de l'épreuve... et surtout d'avoir comme pilote Roland. Sur son Cap Camarat, il est toujours disponible, là où il faut, anticipe son placement aux bouées, veille à attendre que mes Nikon soient à l'abri dans leur glacière avant de filer vers la prochaine marque... Bref, le confort ab-

solu. Je ne vous cache pas qu'à terre, il faut le suivre le Roland... mais tout ça reste «secret défense» !

Les Sables d'Olonne, par une belle journée d'hiver trois ans plus tard. Cette fois, c'est l'essai d'un Sun Odyssey de dix mètres conçu pour la croisière familiale. Nous quittons Port Olona, embouquant le chenal qui va bientôt devenir légendaire grâce au Vendée Globe. Le vent de Nordet souffle à plus de 25 nœuds dans les rafales. Ça caille ! Grand-voile à un ris, ni une ni deux, Roland propose d'envoyer le spi pour s'écarter de la côte. Je le trouve un rien gonflé, mais vu sa dextérité à se déplacer sur le pont et préparer la manœuvre, il n'y a guère de doute sur ses qualités de marin ! Bulle rouge de plus de 70 mètres carrés en tête, on déboule dans un clapot haché, s'offrant quelques départs «au tas» heureusement bien récupérés. Le bord de près nous ramenant vers Les Sables est fastidieux. Il nous faut prendre un second ris, rouler le génois. Roland a non seulement un joli toucher de barre, mais un sacré métier. Je l'abreuve de questions techniques. Il est incollable. On dirait qu'il a dessiné le voilier. Une fois au ponton, Roland me propose spontanément de venir dîner à la maison. Je me pose la question : «est-il en train de m'acheter ? Ça n'a pas l'air d'être le genre !» On refait le monde de la voile autour d'un bon repas, on débrieife sans concessions sur cette navigation musclée, sur les plus et les moins du bateau. C'est aussi la naissance d'une vraie amitié. Quelques quinze ans plus tard, quand il vient l'idée saugrenue à la rédaction de Voiles et Voiliers d'effectuer un tour de

France par le chemin des écoliers, nous sollicitons naturellement Roland. Il convainc Jeanneau qui accepte tout de go, et nous prête pour deux ans un Sun 2500 «clés en main». Lui veille sur nos pérégrinations à bord du «petit jaune», surnom donné à ce petit croiseur passe-partout, marin et aussi agile qu'une mobylette. On n'hésite pas à l'appeler un 14 juillet quand lors d'une jolie touchette sur un haut fond, les safrans sont tordus. Pas de quoi être fiers ! Il nous arrange tout ça, avec le sourire ! Roland est aussi un sacré régatier, qui ne se la joue pas, mais n'hésite pas à se mouiller en disputant la Transquadra sur son Sun Fast 3200. À sa grande surprise, ça lui vaudra de faire la une de Voiles et Voiliers à la barre, en train de surfer torse nu dans l'alizé ! Je croyais assez bien connaître «l'oiseau» depuis plus de trente ans. Faux. J'ai découvert aussi non sans bonheur l'écrivain... car ce bouquin se «boit comme du petit lait !» Petit cachotier...

Didier Ravon

Avant-propos

«Un mouchoir noué trois fois amène le vent que les marins désirent»

Je ne vais pas vous mentir. On m'a traité de marin d'eau douce. C'était, il y a longtemps. J'avais oublié. Je suis né susceptible, alors je n'ai pas aimé. J'ai pris ça pour une offense personnelle. Surtout de la part de Robin qui le chantonnait avec son air de con, lui, qui n'a jamais mis les pieds sur un bateau. L'histoire que vous allez lire est bien réelle, j'ai juste changé les noms. Petit, j'ai vécu au bord de la mer, mais d'accord jamais plus loin que la bande de rochers à marée basse. Gamin, j'ai navigué sur la Loire, les lacs et les étangs, à bord d'un radeau bricolé avec un manche à balai et un drap en guise de voile. On a bien rigolé. C'était la belle époque. Jeune, on ne m'a jamais proposé de régater en Optimist. Désolé, je n'ai jamais navigué non plus en club ni en compétition, comme beaucoup de marins façonnés pour les Jeux olympiques ou la coupe de l'America. En famille, on faisait du ski nautique. Encore une fois, je n'ai pas dépassé la limite de l'estuaire et, avec un voi-

lier, je me suis planté lamentablement sur une berge, comme disent les marinières, à manger des moules et à bouffer de la lune. Une métaphore de Robin qui a fait rire les filles du club. Je n'ai pas aimé. Je l'ai frappé avec une godille. Bien mérité. Ado, j'ai pris des cours de voile en Caravelle puis en Laser sur un lac pas plus grand que la place de la Concorde, sur lequel j'ai tourné en rond à l'image des grands navigateurs autour de la terre. Vous allez me dire que ça a vraiment peu d'importance. C'est vrai. La passion pour la mer est arrivée plus tard et par hasard. A Pornic, mon école. A Brest, dans la marine. Au chantier Jeanneau pour mon métier. Alors, je me suis alors initié aux calculs de marée, à la connaissance des codes des signaux de brume, de jour comme de nuit. J'ai pris les choses sérieusement en maîtrisant parfaitement les scintillements des feux, les éclats de neuf secondes d'un phare au milieu de nul part. Je me suis entraîné des mois en alignant un cap à suivre au crayon de bois sur une carte marine, j'ai appris par cœur la réglementation des abordages en mer pour effacer cette étiquette de marin d'eau douce. Je vois déjà la question légitime qui taraude votre esprit malfaisant. Mais quelle sorte de marin êtes-vous ?

Le meilleur résumé pour qualifier mes aptitudes d'un vrai ou d'un mauvais marin est de les comparer à d'autres amateurs et de se mettre à leur place. Il y a l'inconscient qui part en mer avec un bateau en désordre sans vérifier sa navigation, qui compte sur le GPS de son téléphone pour savoir où il se trouve mais a oublié de le charger, qui n'a rien à manger mais qui

a planqué une bouteille de scotch pour l'apéro. Il y a le frimeur qui veut impressionner son monde avec son bateau à moteur tape à l'œil en forme de cigare coloré, paré de dessins sur la coque en forme de zèbre comme un tatouage. Quand il faut partir du ponton, le bracelet et la chaînette en or luisante, il fait ronfler les échappements libres et se vante d'avoir atteint les 45 nœuds entre Cannes et Saint-Trop ! Ce gars là n'est pourtant pas mauvais. En cas de panne, il est prêt à prendre la caisse à outils pour réparer en quinze secondes chrono un injecteur bouché. Il est vif quand il faut se dépatouiller d'une grosse galère. Il a le bon geste et ne panique pas pour ramener son équipage féminin à bon port. Il y a la petite bande de copains, de jeunes cadres dynamiques et le bon rigolard qui louent des bateaux à moteur pour boire des bières au mouillage en écoutant de la musique à fond. Ils aiment impressionner les filles en sautant à l'eau en forme de bombe et montrer leurs biceps sur les coussins avant conçus pour la bronzette. Il y a le prudent qui prend soin de mettre des piles dans les lampes avant de partir, vérifie cinq fois les gilets de sauvetage, jette un coup d'œil tous les quarts d'heure sur la jauge à essence, interdit formellement de fumer à bord, fait le plein du frigo de boissons et de chocolat pour la journée comme s'il partait pour une traversée de l'atlantique. Il y a le méthodique rigide qui organise les places à bord. Il demande de se taire quand il manœuvre. Il râle un grand coup quand il croise un autre bateau qui ne lui laisse pas la priorité. Il revient toujours à la même place de port où ses amarres sont pré-réglées. Et puis, il y a le maniaque,

solitaire qui part avec son chien pour traquer le bar dans la houle de la passe des Béniguets. Personne n'a le droit de monter à bord sans sa permission sinon le chien aboie fortement. Il ne part jamais en mer sans suivre d'autres bateaux amis au cas où il lui arriverait une panne ou une avarie. Il ne laisse pas de place au hasard. Chaque geste est précis. Il a éprouvé sa méthode pour mouiller à l'abri du vent. Il ne dépasse pas sa vitesse de croisière. Sa marotte pour éviter le pire, s'il ne connaît pas bien l'endroit consiste à rester à portée de vue de la côte avec le numéro de la SNSM, société de sauvetage en mer, gravé sur le bois, ça rassure tout le monde. Il y a aussi le régatier qui n'y connaît rien en mécanique et la pêche sportive, mais qui en revanche, écoute le vent, regarde la mer, sent le souffle d'air dans une mistoufle, étarque et borde sa voile pour gagner deux degrés au compas, change d'amure, tangonne, hisse, largue la balancine, monte au mât pour décoincer une poulie. Il ne se déconcentre pas à la barre, ne dort jamais pour ne pas déventer son spi la nuit, va droit devant au fil des jours et des nuits, toutes voiles gonflées pour voir à l'aube la terre qui surgit de l'horizon. Il navigue l'hiver la goutte au nez, recherche comme un mordu l'indéfinissable, devient marginal, pousse le vice dans la souffrance et la difficulté comme s'il cherchait un exploit et un record personnel.

En fait, comme je ressemble à tous ces marins dans l'âme qui partagent le même amour du bateau bien construit et bon marcheur, à la façon de tel «flâneur» d'autrefois, je raconte l'histoire de mon enfance au

bord de la mer, retrace mon premier amour sur un voilier mis à l'eau un vendredi, évoque des lieux maritimes hors des sentiers battus, m'attarde sur un destin fabuleux au chantier Jeanneau, ajoute à votre plaisir des rencontres improbables et retrouve quelques mystères de navigations de bateaux à moteur et voiliers.

Chapitre 1

Le choc de l'océan

1968. Ayant tout juste 12 ans, je vois la mer pour la première fois. Un grand bonheur. Pourtant tout a mal commencé. Le jour de la rentrée scolaire, mon père, un homme inflexible et autoritaire, m'a livré comme un vulgaire colis à cause d'un mot. Je voulais être missionnaire comme d'autres disent pompier. Mes parents m'ont cru et envoyé dans un pensionnat sombre et lugubre très loin de la maison natale.

Sur de petites routes départementales et sous une pluie battante, la 404 familiale roule à vive allure vers Pornic. Nous sommes le 15 septembre, jour de ma fête, dans les deux sens du terme. Les formalités remplies, mon père presse ma mère pour repartir avant la nuit. Un surveillant me prie de rejoindre un groupe d'enfants sous le préau de la cour.

La rupture est immédiate quand la voiture démarre sur le chemin de l'école. Une vraie déchirure. Par la vitre, je vois ma mère qui sanglote doucement. Je sais qu'elle ne fait qu'obéir. Courant derrière la voiture, je pousse des hurlements comme un chien abandonné par son maître. Les larmes dévalent mes joues comme la pluie sur la vitre de la voiture. Je fais demi-tour avant la grille. Il s'en suit un gros cafard

avec des renflements à perdre haleine. Mes parents ne reviendront pas. Le directeur, de son autorité acérée mais résolue sous une large cape noire, ne se prive pas de me le dire. Je reste tétanisé comme si c'était la fin du monde. Dans un élan de bonté, un élève m'aide à porter ma valise de 20 kilos quand d'autres se moquent de moi. D'un bond, je me mets à détalier dans les flaques d'eau laissant sur place le petit groupe qui s'est formé autour du directeur. Comme tous les enfants qui se perdent, je vais vers la direction opposée au soleil qui vient juste de faire son apparition entre deux gros nuages noirs. Mes yeux se fixent vers un horizon vide. Tel un déserteur, je contourne ma prison pour me réfugier derrière une vieille chapelle noire face à une grande croix plantée au milieu d'une pelouse géométrique.

En grim pant quatre à quatre un large escalier en pierre, je me retrouve malgré moi prisonnier face à une porte fermée sous la statue de Saint-Joseph. J'ai l'impression qu'il veut me montrer quelque chose avec son doigt pointé vers l'horizon. Mon front est brûlant. Évanouissement, nausée ou panique... Sans réfléchir, désespéré, je monte sur le muret pour sauter dans le vide, mourir. Ma seule conviction, plus personne ne m'aime depuis ce maudit matin. Même le Dieu qui m'a amené ici m'a abandonné. Dans un ultime recours, du haut de mon perchoir, au lieu de sauter, mes yeux suivent alors le doigt de la statue de Saint-Joseph pour voir un spectacle inattendu et étrange. Le grand océan qui s'étale à perte de vue. Un océan que je découvre pour la première fois. Une

image ineffable, une vue magnifique tout en bleu clair dans le contraste sombre de la bâtisse. Personne ne m'avait dit que l'école se situait au bord de la mer. Et puis, surprise, sur la pelouse en contre-bas de l'école, je découvre de petits bateaux en bois avec des bouées jaune et orange et du matériel de pêche, cachés derrière une haie. Sous le ciel devenu lumineux, le grand océan calme et rassurant efface d'un coup ma tristesse.

Une école au bord de la mer. Incroyable. J'entrevois alors les balades au bord de l'eau sautant de rochers en rochers, des journées à naviguer sur les bateaux à voile, des heures à nager durant les récréations et du coup, tout va mieux. Le pensionnat planté comme par magie sur le domaine maritime, aux sources de la fontaine aux Bretons sur la côte de Jade m'apparaît soudain moins austère et glauque. Je reste cloué comme la croix en contre bas. La douce brise sèche les larmes sur mon visage. Je suis comme paralysé, en contemplation de l'étrange spectacle d'une mer qui va remplacer ma maman. Dans le ciel sans nuages, des oiseaux blancs voltigent entre la falaise et les grands murs, d'autres en masse poussent des cris derrière de petits bateaux qui sillonnent la mer calme et grise. J'ai l'impression soudain d'être dans un autre monde, loin de ma tristesse. Un monde de contrastes étonnants, un monde de bienveillance, un monde de beauté naturelle, un monde accueillant, un monde d'avenir. J'ai l'impression de tamponner cette image comme un tatouage sur une peau salée. Au loin, je scrute une apparition graduelle dans

la mer. Je distingue un grand voilier avec ses voiles blanches comme s'il était suspendu dans les airs, véritable pureté d'un diamant avec son joli sillage blanc. Ce point éphémère va marquer le début de ma passion pour les bateaux.

La pluie me fait sortir de ma cachette à la barbe d'un aumônier de petite taille en soutane noire affublé d'affreuses lunettes rondes et essoufflé aux pommettes rouges. Je crains déjà son regard. Il paraît fâché de perdre son temps. Sa grosse main me prend le bras. Je pense qu'il va me rosser sévèrement pour me punir sans raison comme le faisait mon père. Juste pour affirmer son autorité. Sa grosse voix me flanque une jolie frousse autant que le bon coup de pieds au cul qu'il me gratifie sans ménagement en me priant de rejoindre au pas de course un groupe qui entame la visite du domaine. Chemin faisant, il nous abreuve d'informations sur le site, fier de nous signaler qu'à la bonne époque ce séminaire a été érigé au meilleur emplacement. Trois grands bâtiments de pierres sont nichés à flanc de falaise couronnés de grands pins maritimes aux confins des routes de Pornic et de La Bernerie.

Finalement, j'apprends à aimer le pensionnat et malgré ma timidité à me frotter à mes camarades de mon âge. Pendant cette période généreuse, je suis piqué par cette douce exaltation vers la mer. Par la fenêtre, elle apparaît impressionnante lors des tempêtes d'hiver. Pourtant sa baie est tournée vers l'île de Noirmoutier la protégeant du grand océan. De

notre dortoir, je ne vois pas les levers ni les couchers de soleil, mais j'admire les couleurs du ciel qui changent de tons au gré des heures. J'aime entendre siffler le vent, et dans les rares moments de liberté, je monte en haut des marches de Saint-Joseph comme à mon premier jour pour me faire arroser par les embruns. Le dimanche, j'aime courir sur le chemin des douaniers fuyant mon regard vers la mer, puis sauter de rochers en rochers comme un équilibriste. J'aime jouer avec les coquillages vides que je fais naviguer sur les petits trous d'eau à crevettes prisonniers de la marée.

Pieds nus dans les vagues qui caressent la plage, je lance de petits cailloux en ricochet qui s'épuisent et coulent devant moi. La mer est devenue ma seconde famille, surtout quand elle gronde. Je voulais devenir missionnaire ou capitaine de vaisseau comme Stendhal. Au mieux navigateur. Chaque soir, dans le dortoir du noviciat, je rêve de commander un yacht, de braver l'océan et de secourir les pêcheurs de Terre-Neuve. C'est dans la bibliothèque du séminaire que je découvre le journal de bord du père Yvon, capucin aumônier. Il raconte en détail le sort des pêcheurs d'Islande et de Terre-Neuve. Dans le vent froid, ils menaient une existence terrifiante à travers les icebergs et le courant du labrador, à la voile sur des bourlingueurs de la mer ou à la rame sur des dorris, travaillaient durement sur les bancs sans escale durant huit jours avec des dépressions successives. Dans le chapitre sur la tempête, il n'avait rien vu de comparable à la danse infernale du samedi 14 au

15 avril. C'était quelque chose d'effarant. Quelle journée et quelle nuit ! Il les a passées à contempler la défense acharnée de ce bateau robuste contre les éléments qui s'étaient coalisés et semblaient faire bloc pour pousser contre lui une charge au maximum de violence. Une clameur géante, un vacarme terrifiant sortait de partout. Le vent, la grande âme de ce désordre, soufflait avec une violence qui le cinglait, blêmissait et cuisait la peau des joues, coupant la respiration. Il criait et gémissait tel un enfant prit subitement d'une peur et d'une souffrance affolantes. Je suis terrifié par ces mots mais rassuré par cette phrase : «pour les terriens, hôtes passagers de ses rivages, la mer, dont ils viennent chercher les brises et les caresses, n'apparaît guère que sous ses aspects grandioses et poétiques. Elle est la grande bleue qui dissipe les noirs chagrins, la grande berceuse qui emporte l'âme par delà l'horizon et fait rêver à l'infini». Je retiens cette belle leçon d'amour en mer et suis fort ému par cette belle histoire humaine. Je veux devenir son ombre comme missionnaire des océans.

Chapitre 2

Mon premier bateau

1974. J'ai tout juste 18 ans. J'arrive de bonne heure à la gare de Nantes. Mon train s'arrête sur la voie 7 dans un grand bruit de grincement de frein. En sautant sur le quai, je suis bousculé par des gens pressés.

Ce jour-là, il pleut très fort. Le ciel est pâle. Le visage du chef de gare aussi. Nous suivons un groupe de personnes qui se ruent vers la grande porte. Des parapluies se répandent dans la rue. Moi, j'attends une accalmie. Je suis en avance pour mon rendez-vous. Dans un distributeur, je fais couler un café noir. Le gobelet me brûle les doigts. Une place est libre le long des vitres embuées. L'odeur du café de Colombie me monte au nez. Pendant une demi-heure, je rêve aux belles croisières de cet eldorado des caraïbes. Et puis, je repense à ce bateau que je vais visiter quai de Versailles. Je n'ai vu qu'une image floue découpée dans un journal. Il était mentionné «état correct, prix à débattre». Je crois que c'est une bonne affaire. Enfin, j'espère que je ne vais pas me faire rouler. Je suis tout juste majeur et c'est mon premier achat sans mon père. Je suis complètement excité. Je vis une révolution. Les minutes s'égrènent dans le vacarme des annonces ferroviaires. Je suis assis à côté de voix joyeuses, ça me rassure. Alors

que des trombes d'eau continuent à rouler sur le toit en tôle, deux enfants trempés jusqu'aux pieds, l'air canaille, jouent à cache-cache entre les bornes lumineuses. Le plus turbulent se roule sous ma banquette en me faisant un signe de ne rien dire, un doigt sur les lèvres. Je souris en pensant que moi aussi j'ai un secret. Personne, surtout ma famille, ne sait que je m'apprête à acheter le rêve de ma vie. Cela va être un bouleversement. Je vais tout laisser en plan pour partir loin sur la mer. Ce bateau, c'est une chance ! Même si j'ai peur qu'il s'empare de moi. Mon existence est loin d'être luxueuse et bourgeoise, car je ne détiens pas de fortune, mais juste de quoi vivre simplement avec l'argent de ma saison. Assis au milieu de ce brouhaha, je vois assez clair dans mes pensées. Vont naître en moi la solitude et l'indépendance, le bonheur d'être sur l'eau. Mon père n'a jamais compris mon irrésistible envie d'acquérir un voilier de croisière alors que le bateau à moteur familial est à ma disposition. « Achète plutôt une maison et pense à ton avenir ! » disait-il pour avoir le confort de tout homme qui se respecte. Un bon métier, une vraie situation, une belle famille. Mais, j'ai en mémoire, la recommandation d'un vieil ami de la famille atteint d'une maladie incurable : « fais ce qu'il te plaît sans attendre, parce que la vie est trop courte ! » Et oui. La passionnante vie d'un navigateur, le défi de prendre la mer, la grandeur de l'océan, la beauté du monde maritime et le plaisir de participer à la construction de beaux bateaux... ça, mon père ne pouvait pas le comprendre...

En me levant de ma banquette défoncée par l'usure, j'entends vaguement mon prénom atténué par l'écho de la gare. Une voix sourde qui provient de la grande horloge qui indique neuf heures. Je lève la tête et j'aperçois un vieux monsieur qui fume la pipe entre une barbe noire et des dents blanches. Tiens donc. Son regard croise le mien. Impossible que ce soit lui parce que la voix était gracieuse. La sienne ressemble plutôt à un brame lourd et profond. Soudain, derrière sa carrure de bûcheron jurassien, dans le temps qui suit, une petite blonde sort de l'ombre et s'approche vers moi en marchant doucement. Je reconnais Marina, une fille de mon village avec ses cheveux longs bouclés collés à ses joues roses et ses yeux d'un vert émeraude. Aussitôt, la tristesse du temps se dilue par sa présence providentielle comme un rayon de soleil après le coup de vent. Un train siffle en passant dans le cadre de la gare. Elle détourne à peine le regard. Dans son sac en bandoulière qui dégouline sur le béton du hall de gare, je crois deviner une bouteille d'un bon cru de nos coteaux du Layon. Marina est la deuxième fille d'une famille de vigneron d'Anjou plus jeune que moi. Elle m'embrasse quatre fois comme de coutume. Sa peau est fraîche. Elle me dit qu'elle doit embarquer avec son oncle marinier sur une péniche pétrolière, le «Jean-Eric» qui va et vient de Donges à Bouchemaine. Il l'attend vers 14 heures au Sud du port de Trentemoult, petit village de pêcheurs à la civelle et de charpentiers de marine. Nous bavardons en marchant. Comme elle n'est pas pressée, je lui propose de venir voir le bateau de mes rêves qui attend sagement sur l'Erdre, amarré dans

le calme et la tranquillité de l'île de Versailles. Elle accepte volontiers sans me poser plus de questions.

Malgré le déluge, nous fuyons l'agitation de la gare en pataugeant dans les flaques d'eau. La rue est submergée comme une grande marée. Sous une aubette publicitaire, des rescapés commencent à se former autour de nous. Trois minutes après, le bus numéro 8 arrive bravant la pluie et le vent fort comme un bateau de sauvetage dans la tempête. La double porte ne s'ouvre pas tout de suite. Bousculade et empoignade. Un fracas de verre brisée se fait entendre puis la porte s'ouvre en grand. Une escouade de gens enveloppés dans un nuage d'eau prend d'assaut le transport en commun comme des corsaires à l'abordage. Des couples déconcertés tourbillonnent comme un essaim d'abeille. On dirait la fin du monde. Juste avant la fermeture des portes, un homme de grande taille, tel Bronson dans «Le justicier dans la ville», par un réflexe de survie, arme un joli croche-pied à un jeune garçon s'arrachant comme un damné pour être le premier. Il provoque son déséquilibre, et le malheureux dans un plongeon sublime, atterrit à la stupéfaction du chauffeur dans une grande mare d'eau verdâtre juste devant les roues du bus puis disparaît comme par enchantement.

Dans la panique générale, nous prenons place côte à côte au milieu du bus. Elle me tend ses deux mains glacées contre moi avec une douce émotion. Pour la réchauffer, je pose mes bras autour de ses épaules et je n'entends plus la pluie mais le battement de son

pouls rapide en concordance avec le mien. Des gouttelettes glissent sur les vitres. Soudain, une grande secousse, puis le ronronnement du moteur s'amplifie et le bus s'arrache du quai. Durant le trajet, les beaux quartiers défilent sous nos yeux. Le riche passé maritime de Nantes est lié à l'axe ligérien du grand fleuve à la mer à partir duquel la vie s'est organisée depuis la préhistoire. La Loire forme un long ruban qui sillonne le jardin de la France, les collines dorées, les coteaux noirs, les pâturages, les châteaux des rois, manoirs et gentilhommières et les villes phares comme Orléans, Blois, Tours, Saumur et Angers. A Nantes, le port a bien connu la belle époque du commerce du sel, du poisson et du vin puis les sombres expéditions vers les plantations esclavagistes. L'intense activité portuaire a marqué la ville. Des navires étaient à quai sur deux ou trois rangs, d'autres remontaient ou descendaient le fleuve.

Notre bus fait une halte devant le célèbre château des ducs de Bretagne. On peut voir une grande image sur toile de la duchesse Anne. L'homme à ses côtés peut-être l'un de ses deux maris, Charles VIII ou Louis XII. C'était avant le rattachement de la Bretagne à la France rescapé du temps passé. Je pense forcément aussi à deux hommes célèbres nés à Nantes : Jules Verne et Éric Tabarly. Le premier a écrit en 1872 le tour de monde en 80 jours et le second l'a réalisé en équipage sur Pen-Duick VI, pionnier de la première Whitbread en 1973.

A l'angle des hauts pavés, les parapluies multicolores

virevoltent comme des cerfs volants. Face au grain qui assombrit le ciel tout entier au-delà du clocher de la cathédrale, notre bus avance péniblement. La sonnette nous prévient qu'il faut descendre en bout de ligne du pont Saint-Michel sur le quai Ouest du canal. Devant nous, l'Erdre étale sa beauté, cette eau jaune, ses rives droites et les peupliers alignés. Sous des trombes d'eau, pour nous abriter, ni une ni deux, nous nous engouffrons dans une pâtisserie.

Devant la caisse, une vieille dame au teint frais et rosé, des jolis yeux ronds et rouges comme des boules de glace, attend son tour. Elle fixe son bâtard frisé blanc, gémissant autour de sa laisse en dessous de la pancarte «interdit à nos amis les bêtes». Marina se poste à la porte en faisant de douces caresses au petit chien qui tourne autour de sa queue sous le regard malicieux de la dame. La porte se ferme doucement. Derrière le comptoir, je devine la chevelure blanche de la boulangère comme du sucre recouvrant une pièce montée. C'est au tour de la vieille dame. Elle cherche la monnaie dans son sac. La boulangère trépigne d'impatience. Elle se penche en montrant son décolleté et deux énormes seins palpitants en forme de citrouilles. Je ne sais pourquoi, je suis pris d'un fou rire que Marina, qui a regardé la scène, reprend en cœur avec les aboiements du chien ayant retrouvé sa maîtresse.

Par la porte vitrée, j'aperçois un mât de bateau se laissant balloter entre deux grands chênes qui bordent le canal. Nous sommes arrivés. Le vent ba-

laye le quai. Nous traversons une tempête de grêle, et courons le long du quai de l'île de Versailles. Par réflexe, je prends la main de Marina. Je regarde l'heure. Nous sommes encore en avance. Du coup, je décide de traverser la rue pour rentrer dans une taverne afin de nous réchauffer. La salle est bondée et enfumée. Sous la lumière blafarde du néon, des visages roulent des yeux sévères. Ils semblent venir tout droit de l'univers imaginaire de Jules Verne. Des ouvriers vêtus de salopette grise accoudés au bar trinquent divinement autour d'un verre de rouge, et l'un deux - le plus jovial -, crie très fort en refaisant le monde. Nous slalomons entre les tables en bois. La salle est enfumée et les rideaux gris taupe sont imprégnés d'encre bleue. On s'assoit tranquillement l'un en face de l'autre sur des bancs brinquebalants usés par le temps. La jeune serveuse tout en noir nous accoste gentiment pour donner un coup de torchon sur la table. Deux cafés sucrés ! En levant les yeux, je dévore du regard une belle maquette de voilier juste au dessus d'un filet à poisson tendu pour la décoration, à côté d'une photo ancienne en noir et blanc de l'île de Versailles. On peut y voir des blanchisseuses qui étendent leur linge tout blanc, des silhouettes de petits bateaux d'époque en lignes horizontales coulant en vomissures sur l'eau grise. Et en arrière plan un hangar à bateaux. Les yeux pétillants, Marina aime cette image vintage. Sa bouche se retrousse légèrement. C'est à la fois excitant et troublant mais son visage doux et calme m'intimide. Dans le climat familier de ce bar, je bafouille deux mots et je me rends compte pendant ces longues mi-

nutes que mon corps maladroit ne veut pas réagir. Pourtant, je voudrais l'embrasser, l'étourdir, l'enlacer. Le volume de la radio s'élève sur une chanson de Jacques Brel. À travers les rideaux jaunis, des feux clignotent comme un phare dans la nuit. Ma chance est passée.

Un inconnu qui fait bombance au genièvre est croquevillé à la table à côté. Il a une tête longue comme une tige d'arum. Il s'approche de Marina en levant sa fourchette en direction d'une autre image au mur, parlant posément. «Avant, c'était un vieux tripot fréquenté par les marins qui faisaient escale pour la nuit». La photo en noir et blanc était pâle mais on distinguait nettement le même bar en zinc. «A l'époque, le lieu était malfamé. Dans la journée, des chants grivois résonnaient jusque de l'autre côté de l'île. La nuit, les vieux loups de mer racontaient des histoires de naufrages qui faisaient peur. Des chasseurs de trésors. Des flibustiers de Madagascar ou pirates des Caraïbes, véritables terreurs des mers comme Barbe noire, les yeux globuleux farouches et cruels, qui pillait des bateaux de passage sans vergogne. Très bon marin, né en Angleterre à Bristol, corsaire pour combattre les Français puis pirate, il naviguait tel un serpent dans les eaux peu profondes. Avec une précision des coups, il maniait le sabre comme personne, coupait les têtes comme dans un abattoir... Son pavillon de pirate flottait dans sa mature comme beaucoup d'autres aussi féroces. Ils se retrouvaient la nuit dans les tavernes semblables à celle-ci, sirotant du rhum se repassant

les putains afin de se soulager. Une véritable orgie. Barbe Noire, lui, se croyait invincible. Il détruisait, pillait, incendiait, volait les trésors des esclaves et des femmes, des médicaments, du sucre... Et puis, s'est fait abattre par un capitaine anglais dans un violent corps à corps. Sa tête est restée pendue à l'étrave comme un trophée, langue pendante longue et noire, barbe couverte de bave et de sang.» Au bar, le patron lui coupe la parole et gueule un grand coup vers un client qui n'a pas fermé l'imposante porte en bois. D'un coup, une sirène retentit et l'inconnu sans prendre garde à nous se lève rapidement en enfilant cul sec sa fillette de rouge. Un remorqueur l'attend sur le quai. L'heure de notre visite au chantier d'en face aussi.

Chapitre 3

Un chantier naval détonnant au cœur de la ville

Des nuages noirs rôdent autour de nos têtes. Nous profitons d'une accalmie pour sortir en slalomant entre les flaques d'eau et virevoltons à gauche par le sentier pavé qui raccorde l'île de Versailles par un petit pont de pierres. Un homme est assis sur un banc en granit. Légèrement à gauche, les grands marronniers et les pins ombragent une vaste cour inculte devant un chantier naval à l'aspect de grande ferme jurassienne. Au bout du môle, un joli bateau éveille notre attention. Amarré le long d'un ponton en bois, il ressemble à la description du voilier à vendre. D'autres flottent à couple dans l'eau saumâtre envahie de bouteilles plastiques. Au bord, des poissons stagnent le ventre en l'air à côté d'un grand tourbillon et d'une barque à demi coulée.

Les yeux levés, Marina me presse le bras en regardant le magnifique voilier, étrave élancée et effilée comme une épée. Je n'ai jamais vu un aussi beau bateau ! Par quelques mots, et à tour de rôle, nous laissons libre notre imagination pour savourer ce moment délicieux. Ma respiration devient plus forte, telle une vague de joie déferlant dans ma poitrine.

Je tente de garder secrètement mon émotion. Mes jambes se déroberent. Marina laisse couler une petite larme sur sa joue rose caressée par le vent du Nord. Un grand silence règne. Son sourire admiratif me redonne du tonus jusqu'au moment où, à deux pas de nous, un aboiement rauque nous rappelle à notre rendez-vous.

Derrière un grillage, un berger allemand enchaîné à un ber de bateau tourne comme un moulin à vent. Nous marchons vite, hors de la zone interdite jusqu'au vieux portail du chantier nautique qui paraît-il a construit les premiers canots à moteur, dont le fameux Suzette. D'un pas timide, nous rentrons à l'intérieur sans prévenir. En haut, on distingue une mezzanine circulaire, des lampes-chandelles, et sur le côté droit un grand escalier en bois. En bas, les bateaux sont alignés et serrés comme dans une boîte de sardines, certains classiques, d'autres modernes. J'en compte environ trente cinq. En face un Squalo, joli canot de quatre mètres fuselé comme un avion. Il n'a rien à voir avec le redoutable poisson. Un petit bijou a été construit en 1957. A côté, trois «Caneton» issus du célèbre chantier Aubin. Plus loin, une série de bateaux aux couleurs bleu, rouge, jaune sont alignés comme des barriques dans une cave. Quelques autres bateaux plus anciens en contreplaqué sont calés le long du mur. On se laisse embarquer dans le rêve d'une douce navigation imaginaire tout en découvrant une véritable armée de bateaux à moteur taillés pour la vitesse en rivière.

L'on poursuit notre marche dans la pénombre parmi

ces lignes superbes, mais dans une poussière suffoquante. Des sons de rabot et de ponceuse rappellent que le chantier est en pleine activité. C'est alors qu'à l'étage, une ombre surgit derrière une porte secondaire. Casquette vissée sur la tête, mégot au coin de la lèvre, salopette grise, un vieil homme jette un rapide coup d'œil à travers une vitre sale. Le ronronnement d'une perceuse persiste lourdement. Je lève le bras. Il descend quatre à quatre un escalier en bois une barre à roue dans une main. Il se présente comme le patron et nous demande d'attendre. De la main, il nous fait signe de sortir à gauche vers le quai en bois, sous les ormes de l'île de Versailles. Il nous accompagne en précisant avec humour que le nom de cette île sur la rivière des mariniers qui remonte jusqu'à Brest, n'a rien à voir avec le château éponyme, ses magnifiques jardins conçus par Le Nôtre, ses statues de marbre et autres fontaines. Il nous raconte aussi l'histoire de ce canal navigable.

Dans l'ancien temps, ce long cours d'eau qui serpente dans les vallées de Nantes à Brest était vierge et sauvage. Puis, après l'union de la Bretagne au Royaume de France, les souverains ordonnèrent de l'occuper. Toute une vitalité historique se mit alors en œuvre pour en faire un canal de transport de marchandises. De belles demeures du Moyen Âge comme le château de la Gascherie de style Louis XIV, ceux de la Desnerie, de la Chantrerie ou de la Couronnerie, outre le manoir de la Chataîgneraie très second empire, bordent la rivière. À Nantes, émerge une île entre les quais aménagés pour la promenade

du dimanche boisée d'ormes de marronniers et de pins, ayant porté plusieurs noms comme l'île aux singes puis l'île Versailles. Nous faisons quelques pas au bord de l'eau. De petits coquillages craquent sous nos pieds. Le chien aboie par saccade depuis son enclos.

Le patron du chantier salue une vieille femme au visage ridé, cachée derrière un arbre centenaire à l'abri d'une toile de jute. Elle est coiffée d'un foulard vert laissant apparaître des mèches de cheveux roux. Son habillement barbare nous fait penser à l'histoire de la taverne de Barbe Noire. L'endroit est aussi pouilleux et sent la crasse. Dans cette atmosphère repoussante, nous ne sommes guère rassurés. Plus loin, deux colverts nagent tranquillement alors qu'un jeune créole habillé d'un ciré bleu trop grand pour lui se tient en équilibre sur une planche entre deux épaves. Avec une branche de noisetier, il ferre sans conviction le bouchon rouge et bleu qui flotte entre deux eaux. Nous suivons notre patron qui, flânant comme s'il était seul, d'un pas lent et mesuré, se roule une clope, le tabac d'un côté et le papier Rizla de l'autre, en tournant ses doigts en va et vient comme un rouleau à pâtisserie. Il marche à l'opposé du beau voilier que nous avons vu à notre arrivée, tire une taffe en écartant ses lèvres formant une bouche ronde, et l'expire telle une cheminée de bateau envoyant des signaux en rond. Nous demeurons silencieux et impatients. Le temps se noircit de nouveau. Le ciel devient orageux. Arrive le type de la taverne complètement ivre. Il s'arrête à notre niveau, se

gratte avec insistance la barbe, botte d'un coup de pied une pomme de pin qui atterrit pile poil sur le bouchon comme une boule de pétanque sur un cochonnet. Un chat effrayé nous file entre les jambes. Les oiseaux effarouchés s'envolent dans la clarté pâle du canal. L'odieux personnage chancelle puis gravit une échelle de coupée s'agrippant à une amarre tres-sée entre le quai et un petit navire en fer qui danse sur l'onde souillée. Il bredouille quelques mots vers le gamin en colère, avale une dernière gorgée puis jette sa bouteille de vodka dans l'eau avant de pénétrer à l'intérieur d'un bateau à vapeur embossé. «Et dire que c'était un excellent pilote de Loire !» souligne le patron du chantier se tournant vers nous.

Quelques minutes s'écoulent dans cet enchaînement mécanique de la vie d'un canal qui ignore ce que sont la propriété et la propreté. Tandis que nous espérons aller enfin au bateau, l'orage revient par l'Ouest. Quelques gouttes commencent à tomber. Nous sommes en face d'une petite cale, où un freluquet, après avoir démarré son Massey Ferguson nous fait signe de nous écarter car il va manœuvrer. Sa remorque brinquebalante se cabre pour mettre à l'eau un joli Prélude Jeanneau fraîchement repeint. Voilà que notre guide dirige l'opération comme un tir d'une précision balistique, en oubliant visiblement notre présence. Incrédules et exaspérés, assis sur un banc improvisé, nous regardons le bateau plonger lentement dans le canal.

Un rayon de soleil furtif apparaît sur un cabes-

tan rouillé. Du quai en face, un arc en ciel dessine une courbe parfaite au-dessus des belles résidences blanches. Les nuages filent au loin, et l'onde de l'eau se moire de nuances vertes et jaunes. Je regarde l'ombre de Marina sur mes pieds comme une douce caresse au bord de l'eau. Une attirance souterraine éveille tous mes sens, réveille ma timidité et mon angoisse d'alors. Le cœur battant et le regard fuyant, notre conversation s'essouffle doucement. J'impose bêtement un silence tel un enfant pudique. Pourtant j'aime son parfum floral puissant qui me rappelle des soirées entre amis et des rocks endiablés. On tournait main dans la main et ses cheveux balayaient mon visage candide. Toujours sans un mot, un poids oppressant accable un désir ardent au fond de moi. Une brûlante passion se dérobe dans mon cœur. Ma respiration monte difficilement et mes poumons explosent de désir. Mais rien à faire, je suis paralysé comme le grand saule devant nous sur la rive opposée. Deux gouttes d'eau perlent sur mes mains. Je vois qu'elle est embarrassée. Elle détourne son regard pour éliminer ce malaise. Le retour de la pluie et du commercial du chantier nous sauvent au moment où les cloches d'une église sonnent douze coups.

Chapitre 4

Pour un Flirt...

Cet homme, je l'ai rencontré grâce à une petite annonce dans le journal : «vends voilier de 6 m, belle construction, parfait pour s'initier à la croisière, bien accastillé, visible Nantes, travaux à prévoir.» Je ne sais pas pourquoi, mais au téléphone, il m'a convaincu dans la manière de me décrire ce bateau construit par Jeanneau, et qui correspond mot pour mot à mon projet et à mon budget. Je me suis méfié malgré tout quand il a fini sa longue phrase sur un ton nostalgique : «j'ai du mal à m'en séparer.» Je lui ai fait remarquer sur le ton de la plaisanterie que je viendrai avec des mouchoirs.

Pour en arriver là, j'ai battu le pavé, me déplaçant sans compter d'un port à l'autre, prenant le temps de bien regarder les défauts cachés des bateaux usés par le temps. J'ai mesuré, comparé des sloops, cotres, yawls, ketchs, goélettes, jonques de tout âge... J'ai posé mille questions dans l'humilité et le respect. D'autres vendeurs m'ont fait visiter des bateaux plus ou moins en état de prendre la mer dans des lieux ubuesques. Quand le bateau me plaisait, il était hors de mes moyens financiers. J'ai failli craquer sur la photo d'une superbe coque classique en bois moulé. Une jolie corvette, un peu floue sur l'image, posée

au fond d'une vasière dans un cadre idyllique du côté de Quimper. En détaillant la photo avec la loupe grossissante d'un ami qui travaille dans un laboratoire médical, mon iris s'est bloqué sur les bordés du bateau visiblement contaminés par la vermine. On pouvait même apercevoir des champignons entre les varangues. J'ai alors décidé de le laisser reposer en paix !

Quelques jours plus tard, j'ai poussé mon investigation en consultant la revue des constructeurs amateurs «Loisirs nautiques». S'y trouvent des récits incroyables de navigateurs parfois paumés, ou alors nomades. J'ai découvert un monde nouveau de rêveurs dont le mode de vie m'a séduit, et d'éternels étudiants sans obstacle d'argent. Tout est possible, comme partir loin de la famille, être libre sans doute par peur d'affronter un monde impitoyable basé sur la richesse et la productivité. Construire sa vie autour d'un projet personnel. Partir de rien, partir loin, passion vissée au corps. Par le biais, d'échanges de plans, de croquis, de méthodes, de publications, de guides... j'ai découvert un véritable réseau d'amateurs qui construisent des bateaux dans les campagnes, au fond d'une grange, autour d'une caravane ou d'un gîte improvisé dans des zones abandonnées. Une jeunesse avec et sans diplôme, douée de ses mains comme les compagnons du devoir. Ils s'improvisent forgerons, chaudronniers, soudeurs, menuisiers, ébénistes. Certains réussissent à force d'huile de coude à fabriquer une coque de 12 mètres en acier au bout de deux ans. J'ai voulu en

avoir le cœur net. Par le réseau, je me suis rendu à côté de La Rochelle, dans la campagne où j'ai rencontré Franck, un jeune Parisien de vingt ans. Sans un sou, juste avec la solidarité des gens du coin et le partage avec des copains, il a conduit son projet jusqu'au bout. Par le hasard des rencontres, j'ai visité son campement. J'ai vu son bateau dans un champ adossé à une vieille grange. La coque du voilier est pontée tout en acier brut en équilibre sur des rondins de bois prêt à prendre la mer. Franck a passé ses journées et ses nuits à souder des plaques de tôles récupérées dans des anciennes usines, alors qu'il était destiné à de belles études de médecine. En regardant ce garçon de mon âge débrouillard et astucieux qui tirait le diable par la queue pour faire avancer son projet fou, j'ai vite compris sa méthode. Le troc bien sûr comme au Moyen-Âge et le sens du commerce en achetant à petit prix de gros postes à souder et du matériel de construction pour les revendre avec une marge substantielle à d'autres futurs constructeurs. Il proposait même de les coacher pour un prix modique en adhérant à leur club de fraternité. Et puis un jour, il a mis les voiles. Le bateau a pris de la gîte. Début du mal de mer. Respect. Il a réussi. Cap vers le Brésil seul à bord. Mais à part quelques fanatiques comme Franck, la belle aventure et le rêve se terminent le plus souvent par une épave abandonnée au milieu d'un champ...

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas ma façon de concevoir les choses. Je pense que cette méthode longue et fastidieuse est une punition. Rien que l'idée de m'en-

terrer dans la campagne, transformé en bagnard de la construction est contraire à mon idée de départ, bien trop pressé de naviguer. Je préfère travailler pour m'acheter mon bateau. Dans mes autres rencontres, j'ai découvert au Croisic le magnifique Trismus de Jean et son frère prêt à larguer les amarres. Durant cinq ans, l'un l'a construit dans un chantier, l'autre l'a payé en travaillant comme maître d'hôtel à Paris. Ce beau projet correspondait mieux au mien, d'autant que leur fraternité les a menés dans le pacifique, libres et heureux avec suffisamment d'argent pour remplir la caisse de bord, payer les ports, le gazole et un bon avitaillement. Cette alternative, je l'ai évidemment étudiée, mais ni mes frères, ni les amis qui m'entouraient à l'époque, semblaient prompts à se lancer dans une aventure aussi folle. Il ne fallait donc compter que sur moi. N'étant pas bohème comme Franck, ni aventurier comme Jean, la longue expérience d'un ami m'a plutôt convaincu. Faire une saison nautique et s'offrir son bateau d'occasion.

À force de réfléchir, n'ayant pas un bateau familial pour me faire les dents, j'ai donc opté pour l'achat d'un bateau d'occasion aussi complet que possible, avec des voiles et surtout un spi. Un voilier de croisière. Un Jeanneau si possible. Sa taille - six mètres - me paraissait idéale pour mon programme de croisière rapide, sachant très bien qu'il manque toujours le mètre supplémentaire pour ne pas se cogner la tête dans la descente, le petit plus dans la cabine avant pour allonger ses pieds, le placard assez vaste pour ranger ses fringues.

Le poste de radio de la dame aux grenouilles annonce midi suivi d'une chanson d'Edith Piaf.

*«Allez, venez, Milord !
Vous asseoir à ma table
Il fait si froid, dehors
Ici c'est confortable.
Laissez-vous faire, Milord
Et prenez bien vos aises
Vos peines sur mon cœur
Et vos pieds sur une chaise
Je vous connais, Milord
Vous n'm'avez jamais vue
Je ne suis qu'une fille du port
Qu'une ombre de la rue...»*

Au moment où le ciel se dégage, le vieux patron courbant le dos me montre du doigt un cimetière à bateaux. À la vue des carcasses flottantes serrées comme des fagots, ancrées pêle-mêle et refusant de larguer les amarres dans ce tas de ferrailles, je m'étonne de ce capharnaüm. Je me demande bien ce que nous faisons là. Il insiste en nous montrant une coque blanche avec une pancarte «À vendre» planquée derrière un monstre à la proue d'acier, prisonnier et enchaîné à un piquet. Écarquillant les yeux, je comprends mon erreur. Pleurant presque. Mon bateau n'est pas la muse qui dansait devant le chantier. Je me sens le cœur serré comme un mal de mer soudain. J'ai envie d'étrangler le vendeur ou de le jeter à l'eau comme la bouteille de vodka du marinier, mais pour faire bonne mesure je cache mes

émotions. Je tremble. Un grand frisson me parcourt dans le dos. Je voudrais que l'air ait un goût salé. Il n'en est rien. Avivant les mauvais effluves du lieu, mon esprit vole au dessus de l'eau couleur cendrée.

Un nouveau grain libère sa charge d'eau. Trempé jusqu'aux os, le vieux patron s'est retiré quelques instants pour se changer et donner des ordres à son mécanicien. Marina se réfugie sous la cabane en tôle qui sert d'abri pour le chien de garde. Je reste seul comme Robinson sur son île, planté sur la berge, blotti contre un poteau pour éviter la douche du temps. Les minutes se débobinent. Les pièces du puzzle me manquent pour me projeter dans un avenir merveilleux à la barre de ce rafiote, même si l'air marin doit me brûler les poumons. Je ne désire pas traverser les mers, je ne veux pas être un héros ni croiser les grands navigateurs du large, mais juste fuir le long des côtes. Rien d'extraordinaire. Écouter de la musique, du classique comme j'aime, entendre le bruit des vagues dans leurs éclats uniques loin de la peste carbonique. Manger des sardines et du hareng frais. Voguer de ports en ports de la Vendée à la Bretagne. Rencontrer des marins dans les bars et sur les pontons.

Le patron nous montre du doigt le passage pour embarquer sur le rafiote endormi. D'un saut de biche, la belle Marina embarque la première. De mon côté, tel le capitaine Hornblower, j'enjambe facilement le balcon inox en attrapant fermement la main courante du rouf. Mon poids fait basculer le bateau qui

pique du nez et se met à tosser fortement sur le flanc de la péniche. Du coup, le vieux patron déséquilibré, évite une petite glissade sur le pont mouillé en se rattrapant au mât. Dans le mouvement, l'ancre sur une bêche moisie se décroche déroulant toute sa chaîne vers le fond et la pancarte «À vendre» tombe dans l'eau. Comme sur une balançoire, nous attendons sans bouger que le bateau se stabilise. Le clapotis macule l'eau de longues traînées. Malgré son aspect général en piteux état, d'un regard circulaire, comme un croyant qui découvre la vie éternelle, j'ouvre des yeux de douce satisfaction. C'est de bon augure. Je découvre que le joli dessin de la coque de ce rafiote à bas prix ne manque pas de panache. Avec de l'huile de coude, le polyester bien nettoyé, curé, poncé et réparé devrait retrouver son allure d'antan. Marina éclate de rire en papillonnant sur le pont ballotté par le léger tangage. A mon tour de me réjouir comme une affaire conclue. J'aide le vieux patron à s'asseoir sur le banc mouillé du cockpit alors qu'il répond à ma déferlante de questions. Aussi bavard qu'une pie, il en profite pour me rappeler que l'affaire est rare pour le prix. Durant mon inspection plutôt scolaire, malgré les réparations, il n'y a pas photo, c'est le bateau qu'il me faut pour mes petites croisières. Pendant que Marina inspecte l'accastillage sur le pont, lui continue à japper. Un vrai moulin à paroles. En dehors de quelques anecdotes, il répète toujours le même morceau comme un vieux ronchon qui radote. Pour lui fermer le clapet, Marina aussi fraîche et lumineuse qu'une fleur des champs, le désarçonne par son élégance na-

turelle et sa voix charmeuse. Le vieux marque un grand silence, subjugué par la grâce de ses mouvements rapides. Il faut dire que depuis son enfance, elle navigue pendant les vacances avec son oncle, aussi à l'aise sur un bateau qu'une danseuse sur les planches. Étonné, il fronce les sourcils en regardant les doigts agiles qui se posent sur les taquets comme si elle jouait une valse de Chopin. Pendant quelques minutes, il reste comme un rond de flanc ne parlant plus de ses transactions commerciales. De mon côté, je m'enfonce dans les entrailles du bateau par le panneau Goïot. J'aime cette partie immergée de l'iceberg : l'habitacle. Je reste muet. L'air est humide et imbibé de l'odeur du bois même si c'est un simple contre-plaqué marine. J'aime le mystère de ce trou noir aménagé pour le quart de nuit. C'est une couchette cercueil comme dans Pen Duick II de Tabarly. Je m'imagine déjà en mer, m'assied au petit poste de navigation où se trouveront mes instructions nautiques, mes cartes marines, mes livres. Puis, je m'accroupis à la tambouille avec ma bouilloire, ma casserole inox, mon couteau suisse, du sucre et mon café... comme dans le livre «La longue route». Avoir de la nourriture de base pour tenir des heures en mer. Se nourrir pour tenir le coup. En principe, disait le navigateur-poète, «tout ce qui est à bord doit être rangé et à portée de main». Un bon marin le sait. Surtout de nuit et par mauvais temps. Contrairement à la vie sur terre, le marin embarque le minimum et l'indispensable. Une caisse à outil, de la garcette, du sandow, du Scotch, des lampes de poche, une trousse à pharmacie... Dans ce pe-

tit bateau, je constate tout de suite que la hauteur sous barrot ne sera pas l'ennemi des grands, plein de petits détails qui éviteront de se cogner la tête ou de se pincer les mains. Les voiles sont pliées et bien rangées dans trois sacs bleus. Le spi orange ferlé. Je m'allonge en fermant les yeux dans la cabine avant. Ce n'est pas le grand luxe mais je rêve déjà de mes premières navigations, les rias en Bretagne, dans le sillage des navigateurs. S'imaginer à plus de huit nœuds dans une mer douce et salée en écoutant les Passions de Jean-Sébastien Bach. Être toutes voiles dehors dans une petite brise portante, jouant sagement avec une joyeuse bande de dauphins sous le vol protecteur d'une escadrille d'oiseaux en forme d'ange. Et, dans le ciel immense, à l'heure des appareillages d'été, mon bateau qui file bon train dans les couleurs de l'océan. Personne ne m'attendra. La liberté jusqu'au bout du monde. Un jour, à bord d'un grand voilier, je visiterais les canaux de Patagonie dans les vagues de Damien ou, au mieux sans exagérer, comme Laurent Bourgnon aux commandes d'un catamaran à moteur pour aller vite d'une île à l'autre du pacifique. Le nez au vent sous le soleil des tropiques comme les écrivains, aventuriers, chanteurs, comédiens, je naviguerais aux pays des plages riantes dans la tempête de mon imagination. Comme les pionniers du grand large de mes lectures, je repousserai les limites du royaume des océans. Ce voyage sans fin me fait penser à Slocum, premier circumnavigateur solitaire, ayant reçu une belle dédicace d'une femme écrivain : «je vous attends à votre retour». Un message pour Marina...

Une demi-heure plus tard, nous nous retrouvons dans un bureau poussiéreux et éclectique genre Musée d'histoire naturelle. Des têtes de poissons séchés pendent à la porte. Des cadres de mammifères marins sont ensanglantés. Il y a des trophées de guerre, des coupes jaunies par le temps, des cartes postales accrochées pêle-mêle, jouxtant un vieux poster d'une régates sur le canal. Un moteur démonté gît dans un coin de la pièce, coincé entre une rame et une armoire remplie de dossiers cartonnés. Dans la pièce encombrée, l'abat-jour diffuse une lumière blafarde orangée. Et dans un grand fauteuil en cuir rouge, le vieux bonhomme toujours aussi volubile m'annonce le prix réel en comptant les réparations non prévues au départ, sans me laisser le choix. Ce coup dur ruine mes espoirs. Marina lit ma déception sur mon visage devenu livide. Troublé comme un enfant, je dois trouver une solution rapidement pour faire bonne figure et gagner du temps. J'invente alors un plan à la limite du correct. Vu que je n'ai pas l'argent sur mon compte, je décide à contre cœur de faire un chèque en bois. Impossible de laisser passer une si belle occasion ni de changer d'avis devant cette passion effrénée. Étrangement, la présence de Marina apaise ma culpabilité. Je vois que c'est de la folie et Dieu sait aussi que cette décision va être un réel chemin de croix pour trouver l'argent. Mais, je verrai plus tard. Dès lors, j'éprouve un sentiment de fierté face à Marina. Son doux parfum me rassure jouissant de sa présence comme d'une sécurité à tous mes doutes. Affaire conclue sur le champ. Dans la pièce à côté, on entend la secrétaire taper à

la machine au rythme des paroles du vieux patron affaissé sur son bureau qui dicte le contrat, demande en même temps un café et répond au téléphone. Je confirme dans l'instant un bon de commande en bonne et dû forme et dans une confiance totale, je signe une caution qu'il n'encaissera, me jure t-il que dans un mois. Je lui fais confiance. Je ne me pose pas de questions. On n'est pas regardant quand on a dix-huit ans. Je pense avoir décroché la lune. Lui l'étoile d'argent du plus bel innocent. Je me laisse griser par mon empressement mais, que diable, la raison du plus fort est toujours la meilleure comme dans le loup et l'agneau de Jean de la Fontaine ! Je m'en souviendrai bien plus tard.

Chapitre 5

Baptême du feu !

Quinze jours plus tard, un vendredi, me voici de retour à Nantes pour prendre livraison de mon bateau. Le matin, le chantier l'a mis à l'eau et il m'attend bien sagement dans son berceau citadin sur les bords de l'Erdre. Le petit voilier n'a pas bougé de l'endroit exact où je l'ai découvert pour la première fois. C'est fou, j'ai l'impression qu'il est devenu grand pendant mon absence. Pourtant, il mesure toujours ses bons six mètres. Le vieux patron du chantier n'a pas changé non plus. Dans son bureau fermé, l'air est vicié. Une fumée épaisse se dégage d'un moteur qui ronronne dans l'atelier. L'éternel mégot coincé sous la lèvre supérieure, casquette tachée de cambouis, il a toujours cet air sévère. De plus, il m'a dans le nez depuis notre altercation sur le chèque d'acompte qu'il ne devait pas mettre à la banque avant ce jour. Il était d'accord pour ne pas l'encaisser. Une gaffe de sa part que j'ai eue bien du mal à digérer. Je n'avais pas la somme sur mon compte. Ma mère m'a aidé. Au palmarès du mensonge, je lui en refile une couche après avoir constaté lors du check-up du bateau qu'il manquait le spi. De plus, il m'avait promis un carénage. Il m'inflige alors un regard fugace, presque méprisant. Pour en finir, malgré tous les autres couacs

de notre transaction, je lui file son solde en chèque. En un tour de main, il vérifie le montant et pointe du doigt son registre «c'est bon !» en se détournant vers sa secrétaire qui mange en douce un gâteau aux pommes. On se salue poliment puis, sans regret, je sors de son bureau rejoindre mes deux copains qui m'attendent au bateau. Il y a Hugo, grande perche de dix-huit ans, ami d'enfance, cheveux longs bouclés à la Louis XIV, éternel baba cool, étudiant en fac de droit, fils d'un père instit et d'une mère au foyer. Il y a aussi mon ami Théo d'une famille noble. On l'appelle le petit vicomte. Il habite chez ses parents dans le château des Treilles. Taille S, souvent étourdi et spécialiste des gaffes, il prépare un BTS de commerce. Tous les deux sont sans copines pour le moment. Du quai, on jette nos trois sacs dans le cockpit du petit Flirt. Entre les arbres, souffle une brise modérée. On croirait la mer toute proche. Hugo qui a préparé son coup en douce sabre une bouteille de champagne. Il en verse quelques gouttes sur le rouf pour fêter notre première navigation. Arrive le vieux marinier de la péniche qui nous lance sa bénédiction tout en faisant remarquer qu'on ne baptise pas un bateau le vendredi. Supercherie, bien sûr. Mais pas tant que ça. Le vieux marinier se joint à nous avec son verre. Content de le revoir. Bien joufflu et un nez toujours aussi rouge, nous passons un bon moment de convivialité partagée.

A ma montre, il est déjà 10 heures. Il est temps de décamper pour être au rendez-vous avec Marina sur la péniche de son oncle qui navigue de Donges à

Bouchemaine. En fait, il va prendre notre petit voilier en remorque sur la Loire. Un soir, Marina a convaincu son oncle. Quel bonheur de la retrouver sur le bateau. Pour l'heure, il faut être prêt à appareiller. Théo s'occupe du moteur hors-bord de six chevaux calé dans un coffre. Un moteur qui n'a pas d'âge. Un vieux Seagull anglais que j'ai acheté dans une vente aux enchères à Beaulieu river au Sud de l'Angleterre. D'une main, Théo pivote le teuf teuf vers la chaise et de l'autre, il se tient au chandelier. Il s'agenouille pour le visser sur le support en bois et tire de toutes ses forces sur la ficelle du lanceur. Après quatre tentatives, le moteur pétarade comme une mobylette. J'ai toujours cette tension nerveuse du plaisancier novice qui sait qu'un moteur est toujours capricieux. Comme ce «bâtard» de moteur anglais s'éteint sans prévenir, pour aider Théo, je pompe l'essence avec la poire tout en aspirant avec la bouche, ce qui me provoque une vraie nausée. Ça commence bien. Avant de larguer les amarres, je vérifie le matériel de sécurité. Avec le pied et un aviron, Hugo le vicomte déhale le Flirt. Une délivrance. Les trois pare-battages sont relevés aussitôt sur le bastingage. Le bateau recule à contre sens avec la poussée du pieds. Et puis soudain le moteur cale. Bordel ! Théo dans une bordée d'injures réussit à le remettre en route évitant de justesse l'hélice dans une chaîne de mouillage. D'un coup de barre à gauche, je me fixe au milieu du chenal. L'équipage semble en cohésion. D'après les instructions de la capitainerie et le règlement de police de la navigation, l'écluse Saint-Félix ouvre bientôt. Hugo le vicomte se place en vigie à l'étrave

du bateau tel un bouquet garni dans son magnifique t-shirt à fleurs. Droit comme un piquet, il bombe le torse pour nous signaler que nous pénétrons dans la zone du chenal interdite. Coup de barre à tribord vers le tunnel où s'exhibe une large porte d'entrée en pierre de granit. Une pancarte indique de garder une distance de cent mètres avec un autre bateau. Les règles sont simples puisqu'il y a un feu vert pour nous indiquer le passage. La surveillance est encadrée. La vitesse est de 6 km/heure. Nous n'avons pas de VHF pour être averti sur le canal 9 mais ce n'est pas obligatoire. Sous les yeux de quelques badauds, à une demi-encablure après le premier pont, nous disparaissions en silence dans l'obscurité comme un train de nuit. Ce tunnel de 700 mètres de long faiblement éclairé offre un moment mystérieux. Je suis entraîné dans une étrange torpeur. J'aperçois dans l'ombre un rat rampant le long d'un muret. Son petit museau semble flairer la bonne chair dans les entrailles du tunnel. Je fais semblant de ne plus le voir mais le crépuscule augmente mon angoisse. De plus, nous passons sous les fondations de la cathédrale. J'ai le cœur serré. J'ai horreur du noir, un drame de mon enfance me poursuivant à vie. Une torture mentale, une tragédie cérébrale. D'un coup, j'entends hurler à l'arrière. La silhouette de Hugo disparaît soudainement. Un gros plouf résonne à faire trembler un régiment. Troublé et apeuré mais concentré, par réflexe, je jette la bouée couronne par dessus bord. Je stoppe le moteur. Plus de peur que de mal. On entend les plaintes de Hugo qui essaie de remonter à bord. Impossible de le hisser ! Nous n'avons pas d'échelle de

bain et le tableau arrière est trop haut. J'avais lu des récits similaires en pleine mer... bien plus horribles. On décide de traîner notre «prise» jusqu'à la sortie du tunnel. On y verra plus clair. Pour le remonter à bord, je tends un filet de cinq mètres le long du bastingage, amarré en haut sur la filière. Théo lui donne la main pour le hisser. Surprise ! Hugo escalade les fesses à l'air. Cet idiot a profité du noir dans le tunnel pour qu'on ne puisse pas le voir pisser... et s'est accroché les pieds dans le pataras du mât couché sur le pont. Théo est pris d'un fou rire comme une baleine. Hugo très digne fait la gueule et un doigt d'honneur. C'est comme dans une scène insolite d'un théâtre de boulevard. Ah, j'ai oublié de vous dire que Hugo est issu de la haute bourgeoisie.

Il fait presque vingt degrés. Le barrage est ouvert et la grande écluse de Saint-Félix proche du château des Ducs, facilement repérable du port, s'ouvre pour nous propulser dans le lit du fleuve. Le contraste est saisissant. Le bateau se comporte comme une plume dans le courant d'air d'une porte de sortie. Amusant mais risqué quand même. Gare aux piliers de ponts dans la remontée. Comme je connais bien les caprices de ce fleuve, je tente une manœuvre pour aller chercher les contre-courants des berges, en prenant soin de ne pas me faire piéger par les bancs de sable. Je vise quinze degrés au dessus du passage obligatoire en restant vigilant aux remous. À cette heure-ci, le courant est moins fort à cause de la marée montante. Elle se fait sentir jusqu'à Ancenis. J'ai déjà fréquenté cet endroit avec un pêcheur local qui m'avait emme-

né à une pêche traditionnelle à la civelle, des alevins qui sont les bébés de l'anguille. Une pêche à prix d'or très prisée par les pêcheurs d'eau douce et les marins professionnels, un butin ensuite exporté vers l'Espagne et l'Asie.

En longeant la rive droite au moteur, nous galérons à deux nœuds. C'est trois fois moins vite que nos prévisions. Notre point de chute se trouve à cinq miles en aval où Marina et son oncle sur la péniche des pétroliers de l'Ouest doivent nous passer une remorque. À ce rythme de lenteur, je suis effrayé par notre retard. Si l'on manque le rendez-vous, la suite sera beaucoup moins amusante. Hugo prend la relève à la barre pendant que je cherche un moyen plus rapide de contrer ces maudits courants. Un rayon de soleil oblique et chaud me fait penser à elle. La chaleur de sa peau, la couleur de ses yeux, la douceur de sa voix. Des palpitations s'accélérent. Ma main droite empoigne une main courante pour étrangler ces mauvaises pensées. Des gouttes de sueur perlent sur mon front. Mon regard fixe Hugo qui détecte une veine de courant moins forte. Au poste de vigie, le vicomte monté sur le balcon avant annonce les bancs de sable à éviter. Dans les zones moins fortes en courant, le moteur ronfle plus fort évitant les tourbillons. Une occasion pour avancer plus vite. Hugo tente d'orienter l'étrave vers une pile de pont face à une ruine abandonnée devant un ancien village. Et puis soudain, le destin en décide autrement. Notre vieux moteur crache, tousse, grogne puis explose de fatigue dans un bruit de casserole. La tristesse et la

désolation se lit sur le visage de mes deux compères. Je hais le «Rosbeef» qui me l'a vendu. Le moteur reprend de l'énergie, ralentit de nouveau par à-coups et puis silence de mort juste avant un passage délicat. Je ravale ma salive et j'étouffe en criant mon désespoir. Ma vocation de marin prend l'eau. Sans puissance mécanique, le bateau dérive comme une épave vers un banc de sable où de grands oiseaux bondissent sur leurs frêles et longues pattes avant leur envol majestueux. Le courant nous entraîne malgré notre volonté de maintenir le bateau dans un axe favorable. Par un bref éclair de génie, le vicomte attrape la gaffe posée sur le pont et, au dernier moment, dans un geste de héros planétaire, non pas pour redorer son image de naufragé dans le canal, il réussit à accrocher une balise verte. Son mouvement permet de redresser le bateau en ligne droite. Théo, de son côté, s'acharne sur le lanceur du moteur en appuyant par secousse sur la poire d'essence. Après quelques explosions, il s'emballe par trois fois et finit par reprendre son régime en se stabilisant à fond. On fini par y croire. Le danger est écarté. On a failli être trois blaireaux pris au piège. Le vicomte lâche sa prise. Le bateau reprend sa route.

Le bateau longe la belle vallée de la Loire par la levée de la Divatte et se laisse emporter dans ses eaux paresseuses jusqu'au bras de l'île d'Arrouix recouvertes de futaies bien taillées. Sur les rives, les ombres des grands arbres se dessinent sur les prairies. La profondeur n'atteint pas les deux mètres. Je reprends la veille avec le vicomte. Les bouées rouges et vertes

ne sont pas toujours alignées. Pas de cartes précises, ni d'instructions nautiques. Une navigation au pif pas très orthodoxe. Je sais que la Loire est diabolique en plus d'être capricieuse. Se méfier des sables mouvants qui ont déjà emporté des bateaux imprudents. Nous veillons à notre sécurité même si nous sommes de bons nageurs. Depuis l'âge de quinze ans, on fait partie du même club de natation à la piscine de Calona. Hugo ouvre de grands yeux vides d'expression en examinant la déviation du courant et la position des tourbillons à chaque passage de pont. La Loire est indomptable. On comprend pourquoi dans le passé, l'envahisseur ne pouvait pas la franchir à gué. Encore moins pendant les grandes crues.

À l'heure de déjeuner, la température monte et une halte s'impose pour attendre la péniche de l'oncle de Marina. Un magnifique banc de sable sage comme une gravure nous tend les bras devant l'île aux moines. Théo remonte la dérive, moi le safran. Notre voilier qui cale vingt centimètres d'eau se couche sur le sable doré. Le vicomte s'occupe de l'ancre blottie au fond de la baille à mouillage et défile le câblot. Le bateau souffle enfin. Nous profitons de cette belle manœuvre pour faire une pause. Nous sommes presque à notre point de rendez-vous. Le vicomte avale une petite gorgée de ce doux vin blanc des coteaux d'Ancenis qui le laisse guingois. Théo pose la glacière sur le sable avec pain frais, jambon et fromage, face à notre bateau en attendant le passage de Marina et son oncle sous un magnifique arbre centenaire et ses énormes branches. Dans les traditions

populaires, les arbres étaient considérés comme des Dieux domestiques. Pour devenir digne de respect, un arbre ne devait pas être greffé car celle-ci rompait la vie de la divinité. Le Ligurien et le Gaulois, anciens possesseurs du pays étaient des grands adorateurs du châtaigner, du frêne et de l'ormeau. Ils ne leur cassaient pas une brindille, ni rameaux ni branches. Si c'était un chêne, ils lui confiaient leur butin et leur richesse parce que le chêne était sacré et attirait la foudre. De nos jours encore, l'arbre est un symbole de majesté qui relie le ciel et la terre, la matière et l'esprit, l'inconscient et le conscient, le réel et le rêve.

Allongé sous ce grand chêne de la vie, mon esprit dérive dans un passé extatique. Je repense à ce fleuve si parfait des poètes et des écrivains, vivant et sonore, si beau avec ses filles d'Anjou et de Touraine qui fit tourner la tête à nos rois. J'avoue avoir une mémoire fugace de l'histoire de ce fleuve indomptable qui se déroule jusqu'à la mer. Les fantômes des marinières, pêcheurs, passeurs et bateliers au service des grands transports fluviaux hantent la vallée du fleuve. Des voix de lutins se déroulent comme des vagues de tourments au gré du vent. L'esprit des gabares à fond plat et des chalands dessine dans le ciel bleu un mirage de sable blanc.

Des lutins de guerre éphémères ont ensanglantés le fleuve rouge et noir. De cette histoire longue de plusieurs siècles, la Loire est redevenu sauvage et pittoresque. C'est ainsi que nous l'aimons. Au loin, la sirène de la péniche résonne dans les basses plaines.

Branle-bas de combat sur la plage, nous avons tout juste le temps de remettre notre petit voilier à flot dans le lit du fleuve clair et profond. A quelques encablures, la grosse étrave haute et bien ronde charrie l'eau comme un laboureur des mers. De notre observatoire, mon regard cherche avec avidité la silhouette de Marina. Mais, le bateau est encore trop loin pour bien distinguer les formes. J'aperçois pourtant une empreinte éphémère de couleur rouge qui se dessine sur le pont comme une belle robe volante. J'ai le cœur qui bat. Mon sang afflue au cerveau comme la pression atmosphérique d'un baromètre Torricelli. Dans la seconde, Hugo distingue le nom écrit en grosses lettres noires «les pétroles de l'Ouest». La péniche ondoyante se rapproche doucement de notre position. On est heureux comme si des sauveteurs en mer venaient à la rescousse de naufragés. Du coup, je peux discerner dans la cabine de pilotage un gros chien blanc à côté du pilote debout derrière une énorme barre à roue en bois. Et personne d'autre. Pas de Marina. Je comprends que je l'ai confondu avec la bouée couronne rouge de sauvetage. Je suis déçu surtout. Elle m'avait pourtant dit qu'elle accompagnerait son oncle. Mais une petite tête blonde apparaît derrière le hublot latéral de la cabine comme un oasis humain. Reins cambrés, coquette au charme capiteux, elle dessine un grand sourire laissant apparaître ses belles dents blanches et ses lèvres aussi pulpeuses qu'une orange de Valence. Hugo et le vicomte lèvent les bras en signe de retrouvailles heureuses. L'oncle renvoie un coup de sirène, ralentit à notre niveau et crie dans son haut parleur.

On doit récupérer son amarre que son second nous lance aussitôt. Tel un serpent de mer, l'aussière se tortille au ras de l'eau dans le sillage de la péniche. La gaffe en main, Théo s'allonge sur le pont avant pour tenter de la passer dans l'épissure mais l'amarre est tellement lourde que nous nous y prenons à trois fois pour la ramener à bord et la fixer autour de notre unique point d'attache, le piton en inox. Sitôt arrimée, le cordage se tend, le bateau accélère, se cabre, craque de partout et comme un coup de pied aux fesses nous projette violemment vers l'avant. Tel un surfeur, notre bateau plonge l'étrave sur la vague de la péniche. L'eau bouillonne comme une bassine sur un grand feu. Déséquilibré, Théo se rattrape de justesse au bastingage tandis que le vicomte vomit en s'écrasant mollement dans le cockpit. J'ai juste le temps de prendre la barre à deux mains pour contrôler les zigzags de notre étrave. D'un coup, le voilier dépasse sa vitesse de carène et s'enfoncé comme un sous marin. Sous la pression, notre esquif devient incontrôlable. Les dalots remplissent d'eau le cockpit au lieu de le vider et je commence à m'affoler quand je vois que notre bateau commence à couler par l'entrée de la descente. Devant nous, imperturbable, la grosse péniche continue sa route, sans broncher, pleine vitesse vers l'amont. Je hurle comme un loup pris au piège. Si la péniche ne ralentit pas, nous allons passer par le fond. Le bruit du gros moteur de la péniche couvre nos voix. Dans la cabine, l'oncle, le second et Marina ne se retournent même pas, à notre grand désespoir. À bord, Théo s'acharne à vider l'eau avec un sceau relayé par le vicomte mal en point.

Deux vagues énormes en V passent en permanence au dessus de notre plat bord. Hugo, rouge comme une tomate, marche à quatre pattes à l'avant pour retirer l'amarre mais n'y arrive pas. Il tente de la cisailer avec son couteau mais sous la pression, c'est impossible d'autant que la remorque est tressée dans un filin d'acier. De son côté, sur la pointe des pieds, je lance des signaux croisés avec le manche à balai brosse. Sans succès. Ma bouche devient pâteuse avec un goût de cerise et de mangue. L'air vif me griffe le cou et me résonne aux oreilles. Mes espoirs de sauver le bateau fondent comme neige au soleil. Je laisse la barre pour écopper des seaux d'eau par dessus bord. Théo et le vicomte attrapent trois gilets de sauvetage. Pas de fusées. Mes deux copains s'apprêtent à sauter par dessus bord. Le bateau va couler. Je suis fou de rage. Ben voilà, notre convoyage va se terminer en eau de boudin, avec la disparation de trois valeureux navigateurs d'eau douce. Je n'aurais pas eu le temps de vivre ma belle passion ni de revoir la jeune fille de mon enfance. Mourir si jeune, c'est affreux.

Et soudain, le miracle. Notre voilier se redresse. La péniche vient de ralentir doucement. Soupier de soulagement. Les pistons du gros diesel s'évanouissent dans la courbe d'un passage délicat de l'île Kerguelen. Quand je pense que nous aurions coulé à Kerguelen. Le hasard des noms entre deux îles à des milliers de milles de distance. L'une en eau douce au milieu des champs et l'autre dans l'océan Indien : les terres australes et antarctiques françaises. Nous cessons de hurler quand Marina les bras en

croix apparaît dans le ciel, une scène qui fait penser à une vierge blanche au dessus d'une colonne de fumée d'échappement. Des particules de poussières noires saupoudrent l'air au ras de l'eau cachant la manœuvre du second pour libérer l'amarre qui finit par traîner en se tortillant dans le gris du fleuve. L'oncle marinier avec son porte-voix nous dégoise. Il doit nous laisser continuer seul. Il est déjà en retard pour la livraison du pétrole à Bouchemaine. On jette un regard de désespoir vers Marina qui nous fait un signe de la main comme une reine sur son char. Libéré, notre voilier part à la dérive, abandonné par la grosse péniche qui s'éloigne vers sa plateforme de pompage. Aussitôt, nous reprenons nos esprits en nous mettant à l'œuvre pour écoper les litres d'eau embarqués. Notre petit moteur hors-bord démarre au premier coup de ficelle. Nous redressons le cap vers le droit chemin. Je comprends maintenant pourquoi l'ancien propriétaire avait laissé un fer à cheval dans le carré. De plus, le bateau a été mis à l'eau un vendredi. Je m'en souviendrais. Serait-il maudit ? Il va falloir régler le problème avec un sorcier à notre arrivée.

Des années plus tard, avec l'expérience, j'ai appris qu'il ne fallait jamais quitter le navire même dans les pires conditions. Beaucoup de noyés seraient encore en vie s'ils étaient restés à bord jusqu'au dernier moment. Se blottir à l'intérieur et ne rien faire. Tant que le bateau n'est pas coulé, il y a de l'espoir. Il faut lire le rapport de cette terrible tempête en août 1979 dans la mer d'Irlande pendant la célèbre course

anglaise du Fastnet qui reste la plus meurtrière des courses à la voile. 303 marins au départ de la course à Cowes et seulement 105 à l'arrivée à Plymouth. Il est noté que 23 équipages ont quitté leur bateau en mer. 15 hommes ont péri. Dans le rapport, même si la tempête était terriblement violente, une réflexion a été portée sur le manque d'expérience des marins quant à la sécurité en mer. Des organisations se sont créées pour obliger les bateaux à s'équiper de matériel de sécurité en fonction des zones de navigation et s'inscrire à des stages de survie. J'ai vécu plusieurs tempêtes en solitaire, notamment sur mon Sun Fast 3200.

L'une, la plus sévère, en Méditerranée face à des vents de plus de 50 nœuds (100 km/heure) avec des vagues hautes de cinq mètres. Une nuit noire entre Ibiza et Palma. J'ai même brigué la vedette dans le magazine Voiles et Voiliers avec un article : «j'ai pris 40 nœuds pour les beaux yeux de ma douce». Au début, je me suis attaché à la barre. A la fin, vu le danger, je me suis enfermé à l'intérieur sous pilote automatique pour ne pas mettre le bateau de travers à la vague. J'ai préparé le naufrage avec les fusées et le radeau à portée de main. J'ai prié comme tout le monde. Une longue attente. Résultat, le bateau a été secoué de tous les côtés, mais il a résisté. Et moi en vie pour retrouver ma douce au port de Palma. J'y reviendrai. D'autres histoires de disparition en voilier sont souvent le résultat de négligences en mer. Ne pas s'attacher avec un harnais dans le gros temps, effectuer une manœuvre à l'avant sans être accroché

à la ligne de vie, lancer une fusée ou embarquer dans un radeau de survie ? Les Anglais sont «fortiches» sur ce point là. Les Suisses - et oui les navigateurs du lac - encore plus sévères. Il doivent connaître par cœur leur bateau et son état de navigabilité, les règles de barre, de balisage, les signaux pour naviguer en respect des règles internationales, maîtriser parfaitement les cartes, les marées, la météo, et être capables d'assurer la sécurité des passagers et surtout pour un Suisse, respecter la réglementation de la protection du milieu marin.

Revenons à nos moutons ou plutôt à nos vaches qui paissent tranquillement au bord de l'eau. Notre infortune se termine bien mais on a eu de la chance. Théo est chargé d'une nouvelle mission. Rechercher des passes en dehors du chenal balisé pour éviter le fort courant. Au détour volubile de ce grand fleuve capricieux, il nous fait raser des pêcheurs à la ligne qui semblent marcher sur l'eau. Notre voilier sans tirant d'eau est idéal pour ce genre de gymkhana. On divague entre les bancs de sables et nous avançons à tâtons, parfois à pieds ou en nageant autour du bateau à tour de rôle. A mi chemin, le fleuve retrouve sa profondeur, délimité par des barrages de pierres. Je barre au mieux en prenant les contre-courants facilement repérables par Théo. Les bords de Loire sont magnifiques et le vicomte prend des photos en noir et blanc de tout ce qu'il voit. Sur les coteaux bien exposés, au passage, des vigneronns traitent les vignes pour obtenir les meilleurs vins de France. On disait le vin des rois ! En amont, une musique ré-

sonne dans un hameau au bord de l'eau. Une guinguette est exposée aux rayons du soleil de la douceur angevine. Ça sent bon les vacances et les spécialités locales. Sandres, brochets, anguilles au beurre blanc sont farcis à l'oseille. En passant prêt des terrasses, on hume cette odeur de friture qui active nos narines et un concert est improvisé par un jeune guitariste sur une mélodie de Brassens. «Et si on s'arrêtait pour se jeter un canon bien frais ?» blague Théo. «C'est vrai qu'une appétence de soif tenaille nos estomacs !» renchérit le vicomte. Une halte s'impose. Juste le temps de boire une bière. Après ce bon moment à terre, nous nous remettons en route. Plus loin, à l'approche d'un troupeau qui s'abreuve, une normande meugle de peur. Un train siffle le long de la levée de Montjean. Rire à bord. C'est bon de naviguer au milieu de la campagne dans les eaux douces de notre enfance. C'est bon de prendre le temps. C'est bon de regarder ces hameaux en pierres blanches au fil de la vallée, et au milieu d'une nature préservée. Surtout avec notre vitesse d'escargot.

Bizarrement, nous n'avons croisé que deux barques de pêcheurs. Comme l'explique le vicomte, Il est loin le temps où entre Nantes et Blois, au 19^{ème} siècle, deux mille bateaux de marchandises et des milliers de mariniers naviguaient dans la tradition des ancêtres. Le contraste est saisissant entre cette époque et la remontée de ce fleuve sauvage marqué par un incroyable ensablement. Surtout cet été, où l'eau n'a jamais été aussi basse laissant découvrir des alignements de pierres en perspective. Hugo ne peut s'em-

pêcher de dire au vicomte quelque peu endormi que la nature a repris ses droits. Les oiseaux se sont installés et chantent depuis le printemps. J'admire au passage une maison en pierres sédimentaires qui s'est blanchi avec le temps et est recouverte de glycine. Elle est plantée au milieu du grand fleuve sur une île éphémère. Le soleil de fin d'après midi éclaire les coteaux et les vignes qui tapissent les versants d'adret depuis l'antiquité. Notre vicomte parle comme un livre. Le spectacle est saisissant. Hugo se demande si nous arriverons avant la nuit. Notre vitesse est lente mais nous avançons sûrement. Je le rassure en lui confirmant preuve à l'appui, ma carte Michelin sur les genoux, qu'il ne reste que deux heures de navigation. Le vicomte toujours aussi poète ne peut s'empêcher de lancer à voix haute qu'il faut profiter de cette belle lumière du soir. C'est la magie de la Loire, comme le disait Rabelais.

Le soir, entre chien et loup, nous arrivons enfin à hauteur du port d'attache de mon bateau juste avant le grand pont suspendu qui marque la fin de notre périple. Les nuages qui viennent de l'Ouest commencent à envahir le ciel sans dépasser le fleuve, un barrage naturel marquant l'altérité entre le sud et le nord de la Loire. Plusieurs bateaux à moteur du club sont amarrés sur l'unique ponton en bois et une gabare trône devant l'église. Il reste une place de libre. Ici, mon petit voilier dormira tranquillement sur le vieux quai dont les traces du passé sont dans les mémoires. Du haut de leurs maisons à échauquette, les mariniers parlent encore des fortes inon-

datations de 1816. Les moulins à vent ont arrêté leurs grandes ailes mais la brise se souvient toujours des belles histoires racontées par madame Cholet. Et pourtant, si les grands écrivains parlent peu de notre belle région, c'est bien par jalousie pourtant. Son sable est aussi blond que celui de La Baule. Toute l'année, les lumières angevines sont une merveille. C'est Joachim du Bellay, notre grand poète du 16^e siècle, qui écrivait dans ses œuvres : «heureux qui comme Ulysse,... Quand reverrais-je, hélas, de mon petit village, fumer la cheminée, et en quelle saison reverrais-je le clos de ma pauvre maison, plus que le marbre dur me plaît l'ardoise fine, ...plus que l'air marin la douceur angevine».

J'ai passé l'été au bord d'une piscine à rembourser mon bateau et je n'ai pas revu la belle passagère de la péniche. Envolée comme un oiseau nocturne. Elle a laissé l'empreinte de son âme et le souvenir d'un désir amoureux.

Chapitre 6

Naissance d'une vocation

1976. Appelé sous les drapeaux pour un an de service militaire obligatoire - je dis cela pour les jeunes qui n'ont pas connu le clairon de six heures du matin à la caserne ! - ma passion pour les bateaux de plaisance va définitivement se sceller.

Au départ, je n'ai pas touché le gros lot. Pendant mes classes à Rennes, je crapahute avec un fusil au milieu des champs et des forêts. Rien à voir avec le grand océan. Après une quinzaine de jours, je suis convoqué dans le bureau du commandant. «Vous allez rejoindre une colonie de vacances de la marine à côté de Brest !» Une colonie de vacances dans l'armée ? Je pense qu'il s'agit d'une erreur, mais le commandant, planté devant moi comme un grand phare qui fait peur, les lèvres pincées, la coupe au bol, la moustache bien taillée n'a pas l'air de plaisanter. Il fait signe à un autre gradé près de la porte, sans broncher, puis m'ordonne de le suivre en me remettant un ordre de mission à exécuter immédiatement. Tout se passe très vite comme dans un film. En sortant, j'ai envie de chanter la chanson de Pierre Perret « Ah les jolies colonies de vacances... ». Ce n'est pas le moment.

Deux jours plus tard, je monte dans un autocar jusqu'au Trez hir pour rejoindre la base marine de Bertheaume. A l'arrivée, un homme à la quarantaine, maigre comme un clou, barbe noire, voix grave et caverneuse sans doute à cause du tabac, me prend sous son aile protectrice. Ce vrai amoureux des bateaux de plaisance va tout m'apprendre sur la technique d'un moteur et d'un voilier. Il connaît tout. La mécanique, la voile, l'entretien, les réparations, l'accastillage. C'est une vraie bible nautique.

En plus de toutes les informations pratiques sur la préparation des bateaux, j'ai la chance par son intermédiaire de vivre quelque chose d'exceptionnel en mer d'Iroise. Cette mer sauvage, authentique qui a vu passer les marins de l'École Navale, des mousses, des militaires, des cartographes du SHOM (le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine), sans oublier les officiers de grands vaisseaux. D'un côté l'île d'Ouessant et de l'autre celle de Sein comme remparts naturels. Elles sont comme des pions sur un échiquier et les noms des grands phares les plus exposés entre le Finistère et l'océan Atlantique me donnent des frissons : Kéréon, La Jument, Nividic, Ar Men, le Four, Les Pierres Noires, la Vieille, Tevennec... Indestructibles comme les falaises de la côte, ces dents pointues fabriquées par l'homme peuvent résister à des vagues de plus de 20 mètres laissant grande ouverte une bouche maritime, le goulet de Brest, ville militaire. Il m'est arrivé de fermer les yeux pour savourer ce parfum de grand voyage. Mais je ne suis pas destiné à par-

tir comme ces mousses de l'époque des grands voiliers. Difficile d'imaginer ce que peut représenter la rupture brutale de la vie des enfants et des jeunes qui, partant du port de Brest en chantant, passent du calme des prairies du Conquet dans le crachin du jour aux grandes montagnes russes de l'océan pour des mois et des mois de navigation. Engagés de génération en génération, le pied marin sur les lattes d'un bateau, ils embarquent vers les antipodes, pour un métier dur et pénible, de la pêche à la morue sur le grand banc de Terre-Neuve, à celle de la baleine dans les mers du Sud, une mission militaire ou à la découverte de terres inconnues. Découvrir, c'est toujours un mot à la mode. A cette évocation de voyage, j'écoute le flux de mon sang qui circule aussi vite que le courant dans les passes de l'Iroise. Je laisse flotter mon imagination en pensant à tous ceux qui sont partis sans jamais revenir. Je ne suis pas encore prêt pour affronter le grand large au-delà de l'Iroise, mais durant cette belle année d'apprentissage avec des anciens de la marine je suis façonné à tout ce qui touche au bateau, qu'il soit à voile ou à moteur. J'entends les sirènes des navires qui serpentent dans le grand chenal et le cri des goélands qui se chamaillent au-dessus de ma tête. Je n'y crois toujours pas. Je sens en moi ruisseler ce nouveau destin, qui va m'amener dans un grand chantier nautique que je n'avais pas encore imaginé, même dans mes rêves les plus fous. Une histoire d'hommes incroyables !

Merveilleuse histoire que celle de Robert Rigaudeau que je vais vous raconter. Toute sa vie, il a dessiné

des bateaux de plaisance pour le chantier Jeanneau. Grand respect et juste hommage à celui qui a fait naviguer des milliers de plaisanciers. Dans ce prochain chapitre, je vais vous entraîner dans cette époque incroyable ! Une rencontre sans crier gare, une présence sur le chemin, un coup de fil incrédule, une conversation malicieuse. C'est fou le hasard !

Chapitre 7

La magnifique destinée de Robert

Robert a tout juste quatorze ans. Issu d'une famille d'artisans de génération en génération, son avenir est tout tracé comme ce vol majestueux d'oies cendrées qui, ce matin-là, sillonne le ciel argenté de sa commune rurale. Il habite près du château médiéval d'Ardelay à deux pas de la maison familiale. Très tôt, vers 6 heures, Robert enfourche son vélo pour aller à son premier jour d'apprentissage. Chemin faisant, il ne perd pas de vue le beau spectacle de la nature. Le vol majestueux est un spectacle incomparable tels des anges à la blancheur immaculée dans un voile de coton. Peut-être le signe d'une bonne nouvelle. Heureux et sifflotant, il immortalise l'instant solennel. Puis, comme une éclipse, les oiseaux disparaissent derrière le mont des alouettes vers le jour qui pointe lentement. Du coup Robert est en retard. Il pédale vite dans le silence matinal pour être à l'heure chez son nouveau maître, charpentier de marine. Il arrive à l'atelier essoufflé. Il est vêtu d'une salopette bleue roi comme l'exige le métier. Il réajuste sa casquette en coton gris et se met immédiatement au travail. C'est son père qui lui a donné le goût et l'amour des belles menuiseries. Toute la journée, courbé sur son

établi, il apprend les gestes ancestraux de l'artisanat d'art. Le bois se sculpte avec des outils de précision. Ses doigts se crispent quand il travaille les essences d'acajou, de frêne ou d'ébène. C'est le métier qui rentre, comme on dit. Le maître conseille, suggère, recommande la manière de manier l'équerre, le rabot et l'herminette. Robert s'amuse à faire voler les copeaux qui se forment en élégantes spirales un peu comme la scène angélique du matin. Jamais fatigué, il passe plus de dix heures dans l'atelier et ne s'en plaint pas. Au contraire. Il adore cette odeur de sciure et de vernis. Mais plus que tout, ce qu'il affectionne c'est de calculer avec précision les formes des bateaux en bois et la répartition des lames d'acajou qui les composent. Un atout qui lui vaudra bientôt une nouvelle fortune.

Le soir venu, il veille autour du feu en taillant des petits morceaux de bois symétriques. Il ajuste des petites branches pour en faire des dominos ou des jeux à emboîter. Il est déjà doué pour maîtriser les longueurs et les courbes. Le week-end, il se promène hors de la ville tranquille et opulente aux belles demeures d'antan. Une ville calée dans une vallée de pâturages, de forêts et de culture. Avec des copains, il part se balader dans les prés pour aller dénicher quelques renards entre haies et futaies. Le soir, il s'assoie sur un tronc d'arbre pour écouter le hululement d'une chouette ou réveiller quelques mulots dans les bas côtés d'un chemin tout en taillant un morceau de bois. Depuis un refuge improvisé, il grimpe vers les moulins voir les faucons qui tournent en rond

au-dessus d'une proie. Robert admire la méthode de chasse du rapace basée sur la patience, la vitesse et la vue.

Un dimanche matin, le jeune homme, bien rasé et vêtu d'un beau costume noir, accompagne ses parents à l'office. L'église Saint-Sauveur est comme toujours bondée. La fraîcheur de la nef contraste avec la chaleur de l'extérieur. Les femmes portent de grandes robes blanches. Les hommes le beau costume noir et des chaussures vernies. Il aime chanter les cantiques qu'il connaît par cœur. Quand les cloches carillonnent pour annoncer la fin de l'office, lentement, les familles et les amis se massent sur les marches de l'église. Tous discutent par petits groupes de l'école, de baptême, de communion et de vacances. De leur côté, les parents de Robert se retrouvent avec des amis pour parler du futur métier du fiston. Le travail fait partie des valeurs de la famille. Tous sont fiers de ce jeune homme et partagent la conviction qu'il a choisi le plus beau métier, comme les gens du village d'ailleurs. Des artisans d'autrefois à l'image de Joseph le menuisier. Avant de se quitter, ils s'embrassent fraternellement et le curé salue chaque groupe en leur souhaitant de bonnes vacances. Les cloches se taisent doucement et le dernier «bong» dissipe les retardataires.

Le chant des oiseaux reprend dans les grands aulnes de la place. Les voitures repartent vers les villages, hameaux ou fermes de campagne. On semble bien loin de la mer, même si un amiral qui a vécu proche

de chez Robert au château d'Ardelay s'est engagé dans la marine pour mâter les anglais au large du golfe de Gascogne. Justement, un concours de circonstances va sceller le destin de Robert. Un bouleversement dans sa vie. Comme l'amiral de sa ville, il va gagner ses galons au paroxysme mondial. Dessiner des bateaux ! Un domaine qu'il était loin d'imaginer, d'autant que l'eau n'est pas vraiment son élément.

Tout a commencé en 1956. Un homme d'une trentaine d'année, est posté à son balcon. Il s'appelle Henry. Bel homme, brun, il est marié, passionné de moto, sportif dans l'âme. Aventurier aussi. Il regarde passer les voitures et les caravanes qui se croisent entre la sortie de l'église et la grande route de la mer. Sous la monarchie, la départementale allait de Saumur aux Sables d'Olonne, devenant un axe très fréquenté. L'esprit évasif, il rêve d'une nouvelle vie. Rien de précis. Il est le casse-cou de la famille et aurait pu devenir cascadeur. On lui pardonne cette insouciance. Il a même joué du virtuose en parachute. Depuis quelques temps, il cherche une nouvelle idée ou un projet avec un engin hors du commun. Rien de précis. Il a bien une moto qu'il bricole pendant son temps libre mais malgré sa fougue et son enthousiasme naturel, l'occasion ne s'est jamais présenté de s'engager en compétition. Il attend un signe du ciel. Et puis, soudain, les yeux dans le vague, la surprise ne viendra pas du ciel mais de la terre. Sur la route, Henry voit passer un superbe canot automobile sportif tracté par une Simca Régence. Du

jamais vu dans les parages. Une image surréaliste. Cette merveille nautique fait tilt dans son cerveau. Il juge rapidement de la taille du bateau qui doit faire environ quatre mètres. Sa ligne générale sportive est très effilée à l'avant comme une épée, mais puissante à l'arrière grâce à son moteur vertical. Dans son imagination, il voit déjà son nom en haut de l'affiche des grandes compétitions motonautiques de la région. En quelques secondes, comme s'il avait vu le diable, ni une ni deux, à grandes enjambées, il traverse le salon en bousculant au passage sa femme, descend quatre à quatre l'escalier du jardin, ouvre le grand portail de la cour, saute sur sa moto, enclenche une vitesse et s'élance dans un enthousiasme sans nom à la poursuite du bateau. En doublant les voitures, la chemise au vent, la poignée dans le coin, il rattrape la Simca qui met son clignotant pour faire le plein à la station service à l'angle de la rue des Alouettes. Le motard stoppe sa machine en même temps que le petit convoi. Il descend de sa moto avec la rapidité d'un lévrier. Le conducteur est étonné de voir le jeune homme transpirant qui tourne autour de son bateau comme un douanier à la recherche d'un objet de contrebande. Il pose des questions. Incrédule, le conducteur ne répond pas de suite. Il voit que le jeune homme est absorbé par son engin.

Dans la région, les compétitions motonautiques se déroulent sur les lacs et les fleuves. Henry veut en savoir plus. Son pouls s'accélère de plus en plus car il a mille questions à lui poser. C'est exactement le bateau de son rêve. Le motard est ému. Une exal-

tation comme un parfum de liberté. Il pense déjà explorer une nouvelle passion. Sa tête bourdonne comme une ruche. Il propose d'acheter le bateau si le prix est convenable. Alors que le réservoir de vingt litres se remplit à la pompe, comme le bateau n'est pas à vendre, Henry prend le temps de scruter de fond en comble cette nouvelle machine motonautique. Dans un silence religieux, il caresse l'acajou soigné, poncé et vernis, s'agenouille sous la carène et s'allonge en dessous comme un plongeur dans l'océan. Se redressant, il promène sa main sur le bloc moteur fixé par deux boulons sur le tableau arrière. Un moteur reluisant comme celui de sa moto. D'une main, il tourne doucement l'hélice comme s'il jouait avec un petit moulin à vent. Le conducteur refuse qu'il puisse s'asseoir au poste de pilotage. Henry se voit déjà en tête au premier virage d'un parcours imaginaire. Son émerveillement est quasi magique. Ce bateau, c'est une affaire de vie ou de mort. Dans ses yeux, l'homme du bateau qui s'appelle Jacques a vu cette lueur qui ne trompe pas. Il l'invite à le suivre pour la première compétition motonautique de la saison. Henry repart sur sa moto, passion de liberté telle le redoutable Steve Mac Queen dans les films d'Hollywood. Sur les routes départementales, il fonce sans ralentir, se penche dangereusement dans les virages, prend en chasse les motards de la Gendarmerie. La limitation n'existe pas. Un jeu amusant impossible de nos jours...

Après le week-end au bord de l'eau au lac de Ribou, le redoutable Henry n'a qu'une idée en tête. Acheter

le bateau de Jacques qui est reparti dans la Vienne. À force d'appels téléphoniques au café du coin et de harcèlement en bonne et due forme, Jacques cède et lui annonce qu'il veut bien se séparer de son bateau à une seule condition, gagner le championnat. Sitôt raccroché, il décide dans la journée d'effectuer un aller-retour à Châtellerault par Niort et Poitiers en moto avec une remorque de bateau adaptée spécialement par Maurice, le forgeron des Pierres fortes. Un attelage insolite qui ne manque pas de faire rire les badauds amassés au bord de la route. Dans une station service avant son arrivée, le transistor qui grésille annonce les dernières actualités. À Paris, la France reconnaît l'indépendance de la Tunisie puis celle du Maroc. Sans transition, un journaliste annonce qu'un avion se pose pour la première fois au pôle Nord. C'est un jour important. Un moment inoubliable dans le cœur de Henry Jeanneau le Vendéen qui devient propriétaire de son premier canot automobile. A mi-chemin, dans un virage, cinquante kilomètres avant d'arrivée aux Herbiers, le bateau se décroche de la remorque pour atterrir sans dégât dans un champ de blé. Enfin, il effectue un dernier arrêt à l'auberge au nom surprenant de la Girafe. Un animal exotique qui a bien existé sous Charles X au jardin des plantes à Paris mais malheureusement pas en Vendée. Sauf que l'aubergiste vendéen s'est inspiré de sa renommée nationale. Après le bon repas du soir, une omelette au jambon, destination le garage familial où le petit bijou en bois repose tranquillement sous une grande couverture.

Avec une petite somme en poche, deux jours de préparation du bateau sont nécessaires. Il vérifie chaque pièce du pont au fond de cale. Un ami de la famille peaufine les surfaces vernies, savonne la coque et allège le matériel du bord. Rien n'est laissé au hasard pour gagner. Tout est passé au peigne fin. Il a toute confiance dans son bateau qui a de remarquables qualités, notamment sur le rapport poids puissance. Un pot est organisé le vendredi dans le garage comme un baptême. Le bateau est prêt pour la première compétition. Le dimanche, pour se rendre à la manifestation, c'est encore la moto qui tire le bateau sanglé à la remorque.

Arrivé à la petite cale du parc Soubize, une pente douce en terre juste avant le pont en pierre, il rejoint les concurrents. Sans perdre une minute, le casque moto vissé sur le crane, en sueur, Henry décroche la barre d'attelage. Le bateau est largué. La belle coque en bois vernis glisse dans l'eau grise. Pendant ce temps, le public s'amasse près de la buvette et du speaker. En spectateur, Robert est de la partie avec des copains. La sono grésille puis envoie une musique de Luis Mariano, la plus belle chose au monde, entrecoupée de messages publicitaires. Certains ont déjà fait un tour de reconnaissance. Habituellement durant la semaine, l'eau du lac est calme, réservée aux pêcheurs à la ligne et aux barbotements des cols verts. Aujourd'hui c'est une bouilloire. Le site est préservé sauf le dimanche. Le lac forme un long couloir de mille mètres. Il est entouré de grands arbres qui se dressent sur une hauteur de plus de vingt mètres et

leurs racines plongent dans les profondeurs de l'eau. Avec le soleil de midi, la chaleur de l'été fait remonter l'odeur de l'eau saumâtre. Au Sud, au bout du lac recourbé, une petite bouée blanche ballotte comme un bouchon. C'est la marque de parcours juste avant la zone marécageuse. Il n'y a pas de fond. A l'Ouest, se trouve une grande plage de sable gris. C'est à cet endroit stratégique que sera donné le départ à 14 heures. Et toute la partie Nord du lac plus large est délimitée par une bouée de couleur jaune devant la chaussée empierrée. La zone la plus dangereuse. Le haut parleur perché en haut d'une esplanade en bois annonce le décompte. Le public reprend en cœur.

Le show aquatique peut débuter. Au coup de sifflet, c'est l'heure de vérité. Comme le disait Malraux dans l'espoir «il n'y a pas cinquante manières de combattre, il n'y en a qu'une, c'est d'être vainqueur». Calé dans le fond du siège de son bateau, le front en sueur, les yeux fixés sur le drapeau rouge de la ligne de départ, Henry lance son magnifique bolide comme une flèche. A la surprise générale, son bateau prend la tête de la course dans une magnifique gerbe d'eau devant deux photographes médusés. Du haut d'une chaise, Robert tout ému se réjouit. Henry maîtrise le canot automobile aussi bien que sa moto. A la première marque toujours au commandement de la flotte, avec une naïveté feinte, il frôle la deuxième bouée. Il l'évite de justesse. Un grand nuage de vapeur d'eau voile la scène. Derrière lui, légèrement décalés, des habitués du circuit sur des bateaux similaires essaient de s'accrocher. Ses amis motards

de la Gendarmerie qui assistent à l'événement local ne sont pas étonnés. Les moteurs ronflent à chaque bouée. L'étang ressemble maintenant à une marmite. Des vagues se croisent entre elles pour s'écraser mollement sur la berge. À la buvette, les spectateurs dans un coin d'ombre dont Marcel, Louis et Paul chantent sur une musique de Johnny. Comme aux champs de course, un groupe de jeunes, jumelles au bout du nez lancent des pronostics quant aux premiers. Sur la berge opposée, des enfants crient plus fort que les machines. On parle déjà d'Henry Jeanneau comme un as du volant. Un photographe immortalise la scène à contre-jour. Dans le brouhaha général, au détour de la cabane de Jules, flirt entre deux ados. Le fils d'un pilote de Royan, grand freluquet belle gueule et Jeannette, la fille du patron de la buvette. Au deuxième tour, le Henry prend un avantage sérieux sur ses poursuivants. A chaque virage son bateau se redresse plus vite que les autres. Se pencher au maximum et se redresser au bon moment pour éviter de capoter. Vers seize heures, la victoire est assurée. Son avance est telle qu'il se permet de faire un tour complet de la dernière bouée avant de passer la ligne d'arrivée. Le trophée n'en n'est que plus beau. Le jeune Robert ne sait pas encore que ce succès sera le sien.

1956, c'est la concrétisation des belles histoires en compétition, pas seulement pour Jeanneau mais pour de nombreux chantiers navals comme Rocca, Kirié, Matonnat ... Tous construisent depuis longtemps de jolis canots à moteurs en lames vernies.

L'origine du motonautisme remonte aux années 50 avec Jojo la moto qui avait traversé la manche sur une Vespa amphibie sous l'escorte d'un bateau de pêche, le Saint-Joseph. En Amérique, Chris Craft, est un grand constructeur de hors-bords, tout comme Riva en Italie mais qui ne pointe pas encore son nez en France. Pour Jeanneau, c'est l'occasion de mettre à profit l'expérience des premiers jours et de construire ses propres bateaux. En 1957, le jeune chantier recrute alors une petite équipe de six personnes dont un menuisier, un agriculteur et plusieurs polyvalents. Puis le 22 mars 1959, Robert commence son apprentissage. Un premier bateau est construit dans l'ancienne tannerie à la gare de la ville, pas loin de la maison de Robert. C'est le début d'une longue saga. Sans tomber dans la métaphore, c'est un peu le Henry Ford du bateau. Autodidacte, entreprenant, habile de ses mains et visionnaire. L'équipe apprend vite malgré son peu d'expérience dans la construction navale. Robert maîtrise parfaitement la construction en petites lattes collées. Il se frotte la nuque pour travailler le brochetage des bordés à franc bord, la répartition des bordés, la précision du sciage, l'étuvage, le précintre dans la ligne du livet, le serre-bauquière. Bien sûr, il a vécu quelques cauchemars avec des réalisations tordues mais rien de grave. De son côté, Henry Jeanneau continue d'enchaîner les compétitions avec son bateau en bois. Aux 6 heures de Paris, il gagne devant son ami Rocca considéré alors comme un sacré bon pilote puis Pierre Matonnat d'Arcachon et Claude Kirié des Sables d'Olonne.

En 1961, la grande révolution du polyester est en marche ! Le « plastique » remplace la construction classique en bois. Le chantier Jeanneau est en plein essor. Robert est devenu l'un de ses meilleurs ouvriers. Henry Jeanneau lui a communiqué sa passion. Il lui demande de l'aider à dessiner son nouveau bateau en polyester à la place de la coque en bois. Pari réussi. Très vite, ils se lancent dans la fabrication de trois bateaux par semaine et embauchent les trois premières femmes, Marie-Claire, Jacqueline et Michèle pour couper les tissus de verre et les coller. Comme dans la confection de vêtements, avant pour dessiner un bateau, il fallait tracer des lignes puis des virures à l'échelle sur une feuille puis placer au crayon des vues transversales sur un bout de contre-plaqué monté sur deux fûts de résine. Une méthode simple qui a fait son temps. De plus, le local de la gare est trop petit, il faut un nouveau bâtiment. Grâce à son bon sens et ses bases scolaires, Robert dessine sur des feuilles de papier millimétré coincées avec trois pointes. Souvent d'ailleurs il faut tout refaire le lendemain, la feuille ayant pris l'humidité dans la nuit. Un grand bateau, l'Imperator 900 est plutôt dessiné à la craie sur un mur à l'échelle réelle. Henry lui donne la forme générale, les dimensions, le poids, le nombre de personnes embarquées et la puissance du moteur. Il doit mettre en œuvre les plans de formes - transversal, horizontal, longitudinal avec des coupes superposées pour représenter les formes en volume. Avec le temps, il connaît par cœur l'échantillonnage, le mode d'assemblage et la disposition des pièces. Ses calculs sont aussi précis

qu'un architecte. L'expérience sans doute, la passion, l'école, le savoir-faire mais surtout l'observation, et un talent inné.

Pour fabriquer un bateau, tout le monde met la main à la pâte même la famille. Le premier bateau polyester est fabriqué de nuit par Nelly et Henry Jeanneau avec Micheline et Michel Rabier, nouveau contre-maître du chantier. La veille, la petite équipe de Robert cire les moules avec du produit Johnson, suivi du Lucanol pour le démoulage puis applique les cinq couches de roving et mat de verre. Et au petit matin, la coque est démoulée pour qu'à l'heure de l'embauche, les ouvriers ne perdent pas de temps pour fabriquer les bateaux. Mais tout ça est bien beau, il faut des clients ! Alors, pour vendre, Henry Jeanneau doit convaincre que ses petits bolides sont solides et mieux construits que les concurrents. Un vendredi, Robert est chargé de préparer aux petits oignons le premier bateau en polyester. On reçoit la crème des professionnels de la plaisance. Des concessionnaires de Paris, Royan, Arcachon, Perpignan, Lorient sont invités à un grand pique-nique. Tout le joyeux personnel se retrouve de bon matin sur les bords du lac de la Tricherie. On prend place sur les berges pour découvrir la nouveauté. Et là, surprise, Henry se met au volant de son bolide comme dans une compétition, s'élance du fond du lac, prend de la vitesse face au grand mur en béton et s'engage sur un tremplin qui le fait voler au-dessus de la route comme une fusée, sous les yeux ébahis des invités. Robert se souvient du bateau en polyester de l'autre côté de la

haie presque intact flirtant avec une botte de paille. Malgré quelques rayures sur la coque, seul l'arbre d'hélice du moteur s'est transformé en choux-fleur. Trop fort n'a jamais manqué ! L'essai en entraîne d'autres avec des démonstrations en cerfs volants tirés par le bateau, et du ski nautique à plusieurs. Le soir l'ambiance est conviviale et familiale autour d'une grande table. On donne à boire à tire-larigot. Et au petit matin, les contrats commencent à rentrer.

Désolé, Robert n'a pas une seconde de répit. La nuit, il se réveille pour noter l'angle d'une virure qui peut faire la différence sur l'eau. Pour la validation du bateau, rien de tel qu'une bonne série de tests sur le lac avant de mettre le bateau entre les mains d'un néophyte. Virage à 90 degrés avec correction au millimètre, ajustage d'une virure d'un poil de barbe et quelques fois c'est la rigolade quand le bateau fait des ricochets sur l'eau. Souvent, il faut tout reprendre dans son bureau calfeutré, éclairé par quatre néons. Seul, ne voulant personne «dans les pattes», il va faire le bonheur de milliers de plaisanciers.

Chapitre 8

Mes débuts chez Jeanneau

En décembre 1982 au volant de ma Renault 4L blanche que j'ai troquée contre mon voilier, je fonce dans la campagne vendéenne depuis les Sables d'Olonne pour me rendre à une convocation express du chantier Jeanneau qui, de bouche à oreille, cherche en urgence un essayeur de bateaux polyvalent moteur et voile ayant surtout des compétences rédactionnelles et publicitaires. Mon profil tout craché. Aux infos de huit heures, à mi-chemin, l'unique haut parleur de mon poste de radio parle longuement de la Route du Rhum avec ses héros, le vainqueur Marc Pajot, et surprise des bateaux de série - les Sun Shine de Jeanneau dont l'un a rencontré des problèmes de tube de jaumière. Je prends note par réflexe de cet événement mineur qui peut jouer de mon sort. En arrivant aux Herbiers, je m'étais imaginé un grand centre industriel avec un alignement de bateaux neufs et mon futur bureau dans un building de huit étages. Mais à mon grand étonnement, la zone industrielle détonne au milieu des champs et des troupeaux de vaches qui paissent tranquillement. Passé le premier carrefour sur le bord de la route, c'est un petit bâtiment carré surmonté par une grande enseigne rouge plexi en lettres penchées suivi du logo de la marque en forme

de dessin de bateau à moteur qui forme le siège de la société Jeanneau. Un parking sans barrière ni gardien. Une petite pancarte en bois blanc indiquant l'accueil. L'intérieur est rustique mais propre. Une voix m'interpelle derrière la banque en bois d'orme. Je n'ai pas vu l'hôtesse, petite aux cheveux courts qui gesticule au téléphone. Je file à la place indiquée, en passant à côté d'un joli bateau vernis des années 60. Un autocollant indique que Henri Jeanneau a gagné les 6 heures de Paris. Une grande glace devant moi. Je ne me reconnais pas. Rasé, cheveux coupés au ras des oreilles, pantalon et chemise repassés, moccasin en cuir. On aurait dit un représentant de commerce moderne sans les moustaches. Mon bronzage me rassure, c'est bien moi. Hier encore, je pêchais en bottes et salopette au bout de la jetée des Sables d'Olonne avec un ami Didi et en soirée, j'étais invité à un cocktail du Crédit Agricole pour présenter Philippe Jeantot, un illustre inconnu, plongeur à la Comex, partant disputer le BOC challenge, tour du monde en solitaire avec escales.

Bruits de machine à écrire, de ronéotypes, de télex quand une porte s'ouvre à contre-jour. Deux hommes de taille moyenne fusent dans le couloir; le premier, assez conventionnel avec une barbe en forme de collier tenant dans la main un dossier rouge, le second silhouette sportive. Sans s'arrêter, ils me demandent aimablement de les suivre. Je rentre un peu gêné mais serein dans un petit bureau vitré. Le premier se lance dans une longue récitation du job qu'il lit tout d'un trait. Grand silence. Mon dossier

semble plaire au second. Je n'ai toujours pas ouvert la bouche. Rentre deux autres personnes qui me scrutent de la tête aux pieds comme dans un casting de film, me remercient d'être venu rapidement, me posent des questions sur le chantier... et bingo sur la participation de Jeanneau à la Route du Rhum. Mes réponses sont concluantes. Une dernière question : seriez-vous libre pour commencer dès lundi matin ? Ne me laissant pas le temps de dire oui, ils repartent suivi par les deux autres et moi, j'en prends pour dix ans de bonheur !

Jeanneau n'est pas un chantier comme les autres. Créé comme on l'a vu par un défricheur né, il a pris le relais des bateaux en bois et a entraîné la foule des passionnés de mer. Le chantier a abordé la nouvelle plaisance motorisée avec des centaines de Cap Camarat construits, défriché le cabotage et les croisières côtières avec le Leader, popularisé la pêche avec les Merry Fisher qui parsèment aujourd'hui les côtes de l'Europe avec à leur bord des pêcheurs enthousiastes, fiers de leur bateau. Chez Jeanneau, j'ai côtoyé une cohorte de passionnés, hommes et femmes venus de Vendée et d'ailleurs qui ont apporté leur énergie, leur compétence et leurs idées pour bâtir ensemble une des plus belles pages de l'histoire de la marque. Cette entreprise qui a tissé dès les premières heures un grand réseau de professionnels dans tous les ports, m'a toujours donné du temps pour préparer nos bateaux pour les essais avec les journalistes ou les photos pour les brochures publicitaires.

De ces belles années passées, je n'ai retenu que les grands moments, les coups de génie, l'expérience, les astuces, les plaisanteries, les succès, car le rire est aussi dans les gênes de Jeanneau comme il est dans celui des clients de la marque. Ces belles histoires d'amour, j'ai voulu les raconter en m'appuyant sur les récits que j'ai vécus et qui ont forgé l'épopée de la marque. Robert en a clairement été l'artisan.

Comme le motonautisme a toujours eu le vent en poupe, Jeanneau a participé aux grands événements à l'image en 1981 du rallye motonautique «Niamey-Bamako» organisé par Thierry Sabine, le créateur du Paris-Dakar. Le Cap Camarat Niger a mené à la victoire Gérard d'Aboville. Pour les cinquante ans de Jeanneau, je voulais en retrouver un exemplaire, si possible le bateau vainqueur équipé d'une turbine lui permettant de passer à peu près partout surtout dans les faibles profondeurs du fleuve. Je me souviens d'avoir piloté un de ces petits bolides sur la Seine pour une présentation presse, justement du rallye Niamey-Bamako avant mon arrivée chez Jeanneau. Une invitation par Castodi Jet de La Baule en 1981. En virage, le bateau passe bien. Un jour, Hervé Le Touzet, représentant Castodi Jet, me fait la démonstration de l'hydrojet sur un Jeanneau en amont de Saint-Nazaire. J'avoue avoir été bluffé. C'est royal pour passer partout surtout à travers les bancs de sable. Par rapport à une hélice traditionnelle ! L'hydrojet est une propulsion marine par turbine accouplée à un moteur fixe. Une pompe aspire l'eau sous la coque et la rejette à très haute vi-

tesse à l'arrière. C'est l'idéal pour éliminer les risques de dommages et de danger pour les personnes dans l'eau. Le système n'a pourtant pas été généralisé sur tous les bateaux, ni même proposé dans les packages sans doute à cause du prix et de la complexité du montage.

Revenons à mon nouveau rôle. Quand il faut faire des essais ou des photos de bateaux à moteur, j'en connais un qui est toujours disponible pour quitter son bureau aux Herbiers. Ce job me plaît. De temps en temps, je fais des essais de voiliers mais qui pour l'instant, sont réservés aux régatiers du chantier. De toute façon, le bateau à moteur permet de s'évader plus vite. Les embarcations sont neuves, ce qui me change du bateau familial - un Glastron qui démarre une fois sur quatre ou du gros trawler d'un ami qui roule comme une bille de bois sur l'eau et pue le gazole. Grâce à la marque, je fais des rencontres extraordinaires. C'est Carlos le chanteur, passionné de pêche au gros que j'accompagne lors d'un concours sur une Merry Fisher 930 préparée à Gruissan. Humble et humain, il a pêché sur toutes les mers du monde. Il me fait penser à Ernest Hemingway. Physiquement bien sûr mais aussi par sa passion pour la pêche au marlin et sa célébrité internationale. Initié très jeune par son père, il a toujours aimé ce duel entre l'homme et le poisson. Comme dans le roman d'Hemingway. D'ailleurs il aurait pu jouer le rôle du vieil homme et la mer à la place de Anthony Quinn. Je rencontre Luc Besson qui souhaite faire un partenariat avec le chantier pour son film «Le grand

bleu». J'ai le scénario en main pour placer des caméras à l'avant d'une Merry Fisher 930, afin de filmer les dauphins en méditerranée. Malheureusement le budget proposé en décide autrement. Je fais cette fois la connaissance du grand réalisateur Jacques Perrin. Pour les besoins du film, «Les oiseaux migrants», je pilote un Cap Camarat sur le canal de Ouistreham proche du chantier de Pierre André, un concessionnaire de la première heure, toujours dans les bons coups. Je pilote le bateau avec une équipe de cameraman et un imprégnateur d'oies, le papa des oiseaux. Scène incroyable où les pattes de ces oiseaux me frôlent le visage à plus de 30 nœuds. Et pour finir... mais la liste est longue, je découvre un homme passionné de bateaux à moteur, journaliste à Neptune Nautisme qui va beaucoup m'apprendre sur chaque type de bateaux et leurs motorisations.

Chapitre 9

Un bateau à moteur n'est pas une voiture !

Pour piloter un bateau à moteur, il faut heureusement passer un permis comme une voiture. L'initié apprend à faire les calculs de marée, connaît par cœur des signaux de brume, reconnaît de jour comme du nuit un feu à scintillement, les éclats d'un phare au milieu de nul part, trace un alignement au crayon de bois sur une carte marine, approche une bouée jetée dans le port à la place d'un malheureux qui est tombé en mer, interprète la grosse voix du bulletin météo à la VHF, lit sur un sondeur les lignes de haut-fond, doit connaître les consignes de sécurité à bord ainsi que le matériel de navigation obligatoire. Ce nouveau marin connaît le principal. Mais avec Georges, c'est une autre manière, plus magique. Pour mieux naviguer, il m'apprend ses astuces de manœuvres et me donne des recommandations qui font gagner du temps et de l'argent.

Et c'est ainsi, que durant mes premières années au chantier nautique, je passe la moitié de mon temps le soir ou l'hiver au coin du feu à dessiner, à lire et à penser bateaux comme Georges. Je souhaite faire profiter du petit plus qui manque pour donner en-

vie d'aller plus loin en mer sans passer des heures à tourner en rond au même endroit. A chaque occasion, j'aime larguer les amarres aux Sables d'Olonne, pêcher le matin sur une mer d'huile à Sauzon avec le Grand-Père Cady au moment où le jour se lève dans les plus belles lumières enflammées à l'horizon, sentir le vent à pleine vitesse en laissant ses soucis à terre, sauter de vagues en vagues, jouer avec le trim et les flaps pour gagner cinq nœuds sur la notice du constructeur, revenir par une passe entre deux cailloux, admirer l'éclat et la beauté d'un bateau qu'on a dessalé au jet d'eau comme on prend une douche après son jogging, rêver du prochain bateau à essayer plus puissant, plus confortable ou plus grand.

Tout d'abord, piloter un bateau à moteur, c'est prendre la responsabilité de ses invités à bord, famille, amis et inconnus. Comme lors d'un mariage, vous êtes propriétaire d'un bateau pour le meilleur comme pour le pire. En 2005, l'épouse du président de la Société de Sauvetage en Mer m'a abonné aux rapports des stations côtières. Tous les récits les plus invraisemblables sont forts bien décrits. Chaque semaine, je me fais une triste joie de lire les aventures des plaisanciers imprudents et même parfois inconscients. Un jour, la station récupère un bateau à moteur de six mètres ballotté par la grosse houle du large. L'embarcation est à la dérive dans l'Ouest des rochers par un temps de pluie et de brume. Arrivés sur les lieux, des bénévoles hautement qualifiés constatent rapidement que les jeunes à bord accroquevillés au fond du cockpit sont habillés pour un

jour de fête. Pas de cirés, pas de bottes, pas de pulls ni de gants mais des chaussures à talons, des robes blanches trempées, des chapeaux de noce. La date de l'intervention correspond à un mariage. Au moment de l'arrivée des secours, la jeune mariée saute dans les bras du sauveteur en pleurant sur son sort. Il est noté que l'heure est tardive, qu'il n'y a pas de gilets à bord, que le réservoir est vide... et pour finir qu'ils ont perdu les clés du moteur. Dans le rapport, il est spécifié en rouge que le pilote, fils du propriétaire du bateau, n'a pas de permis mer et qu'il se justifie en montrant son permis de conduire de voiture. Tout se termine bien cette fois là grâce aux bénévoles de la SNSM pas rancuniers pour un sou.

Pour vivre le meilleur, un bon pilote doit aimer la mer et la connaître. La respecter, la cajoler, la dorloter, la chérir comme une maman avec son enfant mais surtout ne pas lui désobéir. Je me souviens d'un essai avec Georges à l'île d'Oléron en été. Le soleil est au rendez-vous. La mer est belle. Pour un bateau à moteur, c'est sa meilleure facette pour naviguer vite, faire du ski nautique, pêcher, se promener en toute quiétude. Soirée au port. L'on cuit un poisson. Le lendemain matin, le mauvais temps et la brume se sont installés avec la marée. Nous prenons un café au bar de la marine. Les marins pêcheurs sont déjà au petit blanc. Comme dit le dicton, «horizon pas net, reste à la buvette». De nos jours, pas d'excuse. La météo en Manche et Atlantique est fiable à plusieurs jours. En Méditerranée, comme dit un compatriote «parmi les plus grands traîtres de l'histoire, on

pourrait mentionner la météo». J'ai connu un marin professionnel à Sainte-Marine, Diquelou, maigre comme un clou, et qui ne mangeait que des sardines à l'huile. Il ne partait jamais en mer sans regarder au loin les îles de Glénan en passant par le chemin du joli petit phare sur la pointe de Combrit. C'était son baromètre à lui.

Aimer la mer c'est se montrer humble. Le pire est de faire croire qu'on est un bon pilote et de montrer en réalité des faiblesses de débutant au départ d'un ponton. C'est le cas d'un capitaine amateur qui navigue dix jours par an. Son équipage néophyte lui fait entièrement confiance mais reste néanmoins sur ses gardes. Lui, la sueur au front au moment de dégager l'étrave, muet comme une carpe en attente d'un ordre qui ne peut venir que de lui, pousse la poignée de gaz en priant que le bateau quitte sagement son emplacement comme on sort une cigarette de son paquet. Malheureusement, le bateau part du côté opposé, cogne le coin acéré en alu du ponton, racle le quai et s'engage à contre sens attiré comme un aimant par le bateau du voisin. Dans un cas comme celui là, l'équipage perd confiance et prend peur. Ce qui déclenche aussitôt et souvent par ricochet le mal de mer. La communauté des propriétaires de bateaux à moteur ne se ressemble pas dans leur comportement en mer, ni dans leur vie à bord. Chacun sa méthode et son programme. Le tout est de respecter l'autre. Il faut savoir que ceux qui préfèrent l'hélice plutôt que la voile sont beaucoup plus nombreux en navigation côtière. Soit dit en passant, les amateurs

de voiliers utilisent très souvent leur moteur inbord diesel. Sorties de port, passage d'un cap, manque de vent ou pour recharger les batteries. Et ne parlons pas de certains «voileux» en Méditerranée qui, par fainéantise, arborent fièrement leur grand-voile à cinq nœuds au moteur. Bienvenue au club ! Des quatre coins du monde, il y a presque autant de bateaux à moteur que d'habitants sur nos côtes, des fleuves, des rivières, des canaux ou proche des grands lacs. Ce n'est pas qu'une affaire de riches. Il faut enterrer cette fausse idée. Des bateaux de toutes sortes fourmillent partout. Dans la réclame, on disait fièrement qu'un bateau qui sort du port est forcément un Jeanneau... des petites coques qui flottent comme un bouchon, aux puissantes vedettes qui volent sur les vagues sans compter les pointus qui traînent leurs filets. Chacun son style et sa façon de naviguer. Au pays des Yankees, du côté de Miami ou des Keys en Floride, les bateaux sont dessinés pour des baraqués qui naviguent sur une vedette genre «Tour Eiffel» équipée pour la pêche au gros. Sur les lacs à Atlanta, Michigan ou supérieur, ce sont des bateaux à moteur hors-bords à coques planantes faisant la part belle aux marques Evinrude et Johnson qui ont marqué leur temps. En Europe du Nord, j'ai eu la chance de naviguer entre les îles qui parsèment un paysage magnifique. Dans ces pays de contraste, les Suédois, Finlandais, Norvégiens sont d'excellents navigateurs et sortent en mer presque tous les jours, exclusivement de mai à septembre, hors saison des glaces, bien entendu. Ils aiment aller pique-niquer le soir après le boulot au soleil de minuit. Les ca-

naux sont magnifiques comme un labyrinthe d'eau entres les îles. En Norvège, j'ai rencontré toute une population de plaisanciers pêcheurs cabotant le long des fjords. Une beauté sublime. En Méditerranée, les marques anglaises françaises et italiennes de vedettes de plus de 50 pieds font rêver les plus riches qui se retrouvent à Porto Fino, Porto Cervo, Porto Vecchio, Lipari ou Palma. Sur l'autre face de notre planète, les Chinois qui ont une trouille bleue de l'eau restent pour le moment au port... préférant le karaoké sur les grosses vedettes dans les ports. Pourtant, celles et ceux qui font de la voile, impressionnent par la vitesse avec laquelle ils apprennent à être au plus haut niveau.

Sur un bateau à moteur essence, le pire ennemi c'est le feu... des vieux tuyaux qui n'ont pas été changés à la date indiquée au court-circuit dans le système de ventilation de la cale moteur. Ne parlons pas de la cigarette mal éteinte, du barbecue sur le balcon arrière et du gaz resté ouvert pendant la navigation. Georges Payer préconisait de n'embarquer que des appareils électriques et il conseillait pour les adeptes de V8 essence d'offshore de plaisance, de confier l'entretien tous les ans à des professionnels qualifiés. Ces bateaux sont des bombes à terre comme sur l'eau. A propos de mécanique sophistiquée, Georges était un spécialiste hors-pair qui reconnaissait les bonnes puissances selon le poids et la forme de la carène, tous les types de systèmes de carburation et d'électroniques, les réglages des pas d'hélices appropriés, les modes de transmission et les vraies

consommations. Pour l'anecdote, un jour lors d'un essai en mer à Marseille, juste avant la foire expo, il remarque un défaut de stabilité longitudinale et une perte de puissance à l'hélice. Je ne suis pas présent mais Max, le concessionnaire local confirme sa version. Son avis est retransmis aussitôt au chantier. Branle-bas de combat en usine ! Deux heures après trois personnes dont je fais partie, s'envolent par le petit avion Jeanneau, un Saratoga monomoteur pour élucider le problème. En fait, à la livraison du bateau, quelqu'un du chantier avait mis des kilos de documentation dans un coffre avant sous les banquettes sans en avertir le destinataire. Plus de peur que de mal. L'essai est concluant.

Le moteur le plus fiable reste le hors-bord. Il équipe une grande partie de la flotte des bateaux. D'abord parce qu'il est démontable et indépendant de la coque, ce qui permet de mieux l'entretenir et l'hiverner dans de bonnes conditions. Gros avantage financier, le bateau hors-bord se remorque partout derrière une voiture en ayant pris soin de bien l'arrimer et d'être en règle avec le permis. Pour la mise à l'eau, le principe est simple. Inspecter la remorque, mettre des cales derrière les roues et doubler les amarres jusqu'à ce que le bateau flotte. J'avoue avoir eu ma dose de mise à l'eau. Pendant un mois, tous les jours, durant deux étés, je suis pilote d'un Cap Camarat 575 de Dunkerque à Menton pour les départs et les arrivées du Tour de France à la voile. 1500 kilomètres de route avec un aller-retour par jour pour faire plonger le bateau dans l'eau sur des cales improvi-

sées. Une corvée sympathique. Je me souviens d'une petite descente en pierre du côté de la Normandie où, par précipitation juste au lever du soleil, j'ai failli mettre tout le convoi à l'eau, y compris le cameraman qui avait déjà pris place sur le siège passager. La remorque s'est détachée de sa boule parce que la pente était trop raide. Heureusement, j'avais assuré le bateau avec un «bout» sur la barre de toit. Je peux vous dire qu'une galerie de Peugeot ça résiste bien ! Une autre fois, pour l'Auto Journal et Neptune, nous avons roulé de Paris jusqu'au petit port de Piombino au Nord de l'Italie avec, sur la remorque de route, un bateau hors-bord de 7 mètres équipé d'un moteur hors bord de 115 Cv. Une longue distance sur le bitume pour quelques milles en mer de bonheur. Sur la carte, le rapprochement de la Corse avec l'archipel Toscane permet de naviguer à vue avec un armement réglementaire. Vous me direz que le ferry, c'est bien plus simple. Exact mais le parcours entre les îles d'Elbe, Piombino et la Corse permet des découvertes de sites peu communs. Chaque soir, le bateau «beache» sur une plage isolée inaccessible de la terre avec en toile de fond le maquis. Pique-nique et feu de camp. Manque juste la guitare. Le journaliste plante sa petite tente bleue, et moi, je grée mon hamac entre deux arbres ou accroché à une charpente de bergerie et parfois au dessus d'une fontaine lavoir... avec en surprise le berger le matin et tous ses moutons. Il a rigolé comme un fou ou plutôt pris pour un fou. Nous avons fait connaissance et il m'a invité à partager son petit déjeuner fait de lait de brebis et de fromage.

Chapitre 10

Bien naviguer au moteur, c'est doser !

Le meilleur pilote est celui qui réagit instinctivement aux commandes et coordonne au mieux son bateau dans un chenal, au port et en mer. La règle est simple. Rechercher le meilleur rendement pour alléger le bateau en prenant garde à la puissance du moteur. Vu le prix du carburant, autant passer son tour à la pompe. Un beau matin, tout feu, tout flamme, prêt à foncer vers un horizon éphémère, un jeune journaliste arrive de Paris en moto accompagné de son photographe également sur une grosse cylindrée. Je ne sais plus son âge. Sans doute trente ans. Sans attendre, il monte à bord du bateau, réajuste son blouson en cuir, frappe des deux mains en signe de départ puis se jette sur les commandes sans un mot. Le photographe tout aussi excité bondit sur la banquette arrière en essayant ses objectifs et colle un autocollant rouge sur la coque du nom de sa revue que je ne citerais pas par politesse. Parmi mes semblables, je n'ai pas eu encore le privilège de voir deux oiseaux pareils qui semblent sortir tout droit d'un dessin de Charlie Hebdo. Le spectacle va commencer. A propos, les deux moteurs frisent les 600 Cv. Je leur demande de m'attendre mais sans m'avertir,

étant occupé sur le quai à signer le droit de port avec l'agent de service, grand chauve et d'une maigreur d'ablette, les deux motards journalistes engagent le bateau à pleine vitesse dans le chenal comme une moto sur la roue arrière. Le bateau prend son envol comme un avion dans les airs projetant le vaillant capitaine par dessus bord. Dans la confusion avec d'autres bateaux au milieu du chenal, le bateau se mit à tourner en rond autour du naufragé parisien comme dans une scène d'un mauvais film place de la Concorde. Du quai, l'agent lance un appel à la VHF du danger qui se prépare. A bord, pas de signe de vie du photographe qui s'est bloqué le dos sur le capot du moteur. Au poste à essence, je me précipite vers un semi-rigide orange avec trois personnes à bord. On tente d'approcher vers le nageur mais le bateau sans pilote continue sa course folle en spirale. Les marins disent que le danger en mer, c'est la terre. Je n'avais pas pensé au port. Je rajouterais même que le danger vient surtout des bateaux pilotés par des mauvais capitaines. En y repensant, l'Amiral disait : un marin qui passe à l'eau, n'a pas sa place à bord. Le naufragé lève les bras au ciel vers un goéland qui le nargue. Il est ballotté par les remous, hagard et peu fier de se retrouver au centre de l'enfer. Il faut maintenant trouver la solution miracle qui ne viendra pas de la haut. Avec le semi-rigide, je décide de foncer sur le bateau comme un boxeur pour le dévier de sa course. A plusieurs reprises, le bateau dérape sur sa coque hostile. Enfin, pari réussi en l'envoyant cogner sur la grève. Vingt minutes plus tard, tout rentre dans l'ordre et les deux malheureux à l'hôpital. Ce

qui explique autrement cette invocation populaire : Sainte Vierge, protégez les marins qui sont en mer mais aussi au port... Plus tard, sur une chaise de bar, les deux personnages se sont vantés par un vilain mensonge de leur courte aventure comme dans la littérature Grecque qui raconte le retour des héros après la guerre de Troie dont la victoire est faite de mensonges et de mille tours et détours.

Parlons de la vue. Bien maîtrisé par un bon pilote, un bateau puissant peut naviguer sans danger comme un planeur dans le vent. A pleine vitesse, les yeux sont plus sollicités. D'abord pour le plaisir de contempler la mer avec ses couleurs douces entre le bleu et le blanc et force d'entraînement et de concentration, ils gagnent pour agir vite en toutes les circonstances. Une pointe de roche entre deux marées, le sillage d'un autre bateau, une bouée de pêcheurs qui flotte à ras de la mer, un voyant qui s'allume, une tâche à l'horizon, la lumière d'une balise verte qui scintille, l'éclat d'un phare, un danger à la côte, le changement de temps à l'aube, la brume au petit matin, la pénombre avant la nuit, le crépuscule dans le contre-jour. En mer, la prudence reste une arme redoutable quand des nouveaux venus à bord n'ont pas forcément trouvé d'emblée les bons mouvements. Comme disait Napoléon, l'art d'être prudent est l'art de réussir. Il n'est pas naturel de plier les jambes quand le bateau rebondit sur une vague, se caler les fesses contre la console, se protéger des embruns, s'accrocher une main sur le balcon sans se cogner le bras sur un coin du tableau de bord ou de

se prendre un cadenas les pieds nus. Alors, quand on a trouvé sa place à bord, ce qui n'est jamais acquis du premier coup, il ne faut plus en bouger surtout si le bateau cogne beaucoup. Bien sûr, tout dépend des compétences de pilotage du capitaine. Imaginons celui qui maîtrise parfaitement son sujet, entièrement détendu et toujours prêt à ralentir au moindre cri d'un passager. Un vrai bonheur. Il fait participer tout le monde comme un général qui motive ses troupes pour gagner une bataille. Mais, rien de tel que l'ennui et la peur pour avoir le mal de mer. Dans mes souvenirs, je n'ai jamais eu d'accidents à bord de mon bateau. La seule victime que je me rappelle fut une bouteille de rhum qui a explosé dans le cockpit.

Un jour, j'ai accompagné Michel Rousse notre pilote chantier, amateur de mécanique et de Formule 1 In-Shore champion du monde en 1984 pour un reportage dans l'émission Ushuaïa. Un reportage que j'ai décroché par le hasard d'une rencontre avec Nicolas Hulot au salon nautique. Une série portrait qui mettait en valeur l'homme et non la machine. Sans doute le début écologique de l'animateur vedette. A propos d'environnement, Singapour est une ville moderne entourée d'eau et de jardins merveilleux. La statue du Merlion qui est le symbole de Marina Bay Sands, là où se trouvait le Grand Prix de Formule 1 motonautique, crache l'eau devant les beaux hôtels de luxe. Pour gagner ce Grand-Prix, outre le talent du pilote, il fallait compter sur un bon mécanicien, un vendéen naturellement. Super Jean-Claude qui ne se sépare jamais d'une clé à molette et d'un

tournevis dans sa poche. C'est lui qui monte, règle et démonte le bloc moteur à chaque course. Un as de la mécanique de précision. Une perle pour le chantier tout comme Yannick, un autre mécanicien du chantier qui vous répare un moteur au téléphone. Inutile de vous dire que si Jean-Claude pouvait dormir avec son Mercury dans les bras, il serait ravi. Sa femme beaucoup moins. Les moteurs de compétition sont proposés pour la croisière et la gamme V8 tout aussi capricieuse et performante. Comme on n'embarque pas un mécanicien comme Jean-Claude et Yannick à chaque sortie, il est quand même bon d'avoir les mêmes réflexes non pas à chaque sortie mais au moins en fin de saison chez un professionnel. Yannick m'a donné quelques conseils pour connaître la consommation correspondante à un bateau avec une grosse puissance. En général, le chantier donne des indications mais il est préférable de le calculer soi-même selon la disposition de son bateau. Carène sale, jauge de carburant imprécises, équipements et options supplémentaires qui ne sont pas comptés dans le calcul de base. Seul, il est facile d'effectuer des mesures de consommation en appliquant une méthode simple par une série de pleins du réservoir qu'on divise par la consommation au régime donné pour obtenir l'autonomie. Sur un bateau moteur, comme sur une cuve à fuel, ne pas puiser les impuretés du fond du réservoir et savoir qu'on consomme plus dans le mauvais temps.

Un été, je fais une traversée incroyable. En ligne droite entre Lorient et Arcachon en moins de cinq

heures, avec une halte au stand carburant aux Sables d'Olonne. Faut pas chômer en route. Claude m'accompagne dans mon périple pour tester le bateau. Il a emmené ses gaules. Il n'a pas eu le temps de pêcher. Notre bateau turbo est un Cap Camarat 925 né d'une carène à steps d'un architecte américain réputé, Michel Peters. Deux moteurs neufs de chez Mercury alignant 300 chevaux chacun. Autant dire que ça «envoie !». La mer est calme et lisse comme une plaque de marbre. Idéal pour la vitesse. Le paysage file aussi vite qu'un film en accéléré. Et comme la visibilité est bonne, le décor paraît énorme. Le grand phare en granit qui domine Belle-Île. Les Grands Cardinaux, bien connu des navigateurs du Morbihan pour ses roches qui effleurent la surface de l'eau classés dans les enfers de la mer et tous ces majestueux monuments qui veillent sur les marins comme le phare des Baleines ou le phare de Cordouan. Pas une ride sur l'eau verte de l'estuaire de la Gironde. Un vrai bonheur de naviguer le nez au vent au large loin des grandes plages bondées de monde. Les oiseaux crieurs volent derrière les bateaux de pêche comme une peinture romantique. Dernier plaisir, sans ralentir, comme une sorte de jeu, le bateau longe la dune du Pilat par la passe Sud du bassin d'Arcachon laissant sur place un bateau rival. Et pour marquer le coup, nous posons le bateau sur le banc d'Arguin délicatement, sans bruit pour ne pas troubler l'ambiance paisible du paysage. Après ça, même avec le ventre vide, le goût d'air salin nous a nourri pour l'éternité.

Voici une belle expérience dans la tradition du chantier. Quelques années plus tard, j'ai eu la chance de la renouveler à l'occasion d'un reportage mémorable mais cette fois-ci en méditerranée sur une mer comme un lac entre la Sardaigne sud et la presqu'île de Saint-Tropez au rocher du Cap Camarat. A bord, deux femmes et deux hommes. Un long périple envoûtant que nous avons parcouru avec un bonheur de tous les instants. Pour autant que je me souviens, les deux bateaux sont équipés de moteurs de 250 Cv quatre temps avec un raccordement informatique qui permet de bien contrôler le bateau à pleine vitesse. Parlons des trims ! il est bon de savoir manier des commandes de contrôle des gaz mais surtout celles du trim de correction de l'assiette du bateau. On gagne en confort et en consommation. Sur mer agitée, le centre de gravité du bateau en hors bord est avancé ou reculé en fonction des mouvements de la mer et de la force du vent. D'autres paramètres participent à la perturbation de la carène comme la position des personnes à bord, les pleins des réservoirs et le chargement des vivres et du matériel. Pour corriger ses effets, il faut rechercher le meilleur compromis avec l'inclinaison de l'hélice. Si j'actionne le contacteur électrique intégré dans la commande, UP ou DN pour monter ou descendre le moteur, soit la carène du bateau laisse un sillon bien plat comme la trace d'une étoile filante dans le ciel, soit la mer prend la forme d'un bouillon de soupe dans une cocotte minute. Un indicateur me permet de connaître la position idéale du moteur que j'associe à la vitesse maxi. Dans le premier cas,

le bateau caresse l'eau et l'hélice travaille un tiers dans l'air. C'est à la limite de la perfection. Dans le cas contraire, le bateau enfourne dans la vague ou il devient volage comme s'il s'envolait dans les airs. En compétition, c'est assez courant de voir un bateau terminer par un «flip». Pour un pilote confirmé, le trim joue le rôle d'une boîte de vitesse et de frein. En ligne droite, tout l'art consiste à trouver la bonne position pour être entre le maximum de la vitesse et la limite du flip. Quelques mètres avant le virage, le pilote trime en négatif pour freiner rapidement et revenir à une position neutre en faisant lécher la coque du bateau sur la mer. Dès le virage amorcé, il accélère à fond pour ne pas enfourner, pousse le trim en positif en revenant sur la trajectoire rectiligne.

C'est un jeu complexe pour rechercher le compromis idéal entre vitesse et stabilité. Sur les bateaux plus lourds avec des arbres d'hélices placés sous le bateau ou en Z-drive entraînés par des moteurs in-bord, la correction de la stabilité du bateau s'effectue avec des flaps, sortes de volets dans la continuité de la coque à partir d'un bouton avec deux flèches opposées comme celui de votre store électrique à la maison. Il s'actionne au poste de commande. Longitudinal ou latéral, le bateau obéit à votre bon vouloir. Se redresse si le bateau est trop chargé d'un côté, se cabre s'il faut éviter les embruns sur le pont, se repose sur son bouchain quand la vague est de côté. Facile même pour initié de la première heure et le bonheur n'est pas dans le pré mais sur son bateau à moteur.

Chapitre 11

L'incontournable salon nautique

Au chantier, tout le monde s'active en vue du fameux salon nautique de Paris. Avant, j'étais simple visiteur sans véritable raison de participer à l'événement à l'exception de rencontrer des copains sur un stand et sortir le soir dans Paris. Aujourd'hui, c'est une autre affaire. Il faut être parmi les meilleurs avec des bateaux au top de la forme. L'orgueil du vendéen. Avant le salon, les équipes spécialisées se mettent au boulot jour et nuit. Un brin de folie s'empare de l'usine. Dans les ateliers, les ouvriers s'affairent pour peaufiner les derniers détails avec passion comme des abeilles dans une ruche. Ils ont le goût du travail bien fait même si les bateaux se finissent sur la départementale la veille de l'ouverture du salon. Sur le parking entre Tours et Chartres, pendant la pause obligatoire du camionneur, pas de coup de pompe pour l'équipe prototype. Ils courent, sautent, scient, râpent, escaladent et terminent en une demi-journée ce qu'ils devraient faire en huit jours. Le miracle vendéen ! Et pourtant, personne n'est surpris, comme si c'était normal. Mais, jusqu'où s'arrêteront-ils ? Jamais car c'est une véritable expédition vers Paris. Le jour de l'inauguration du salon, les bateaux à moteur sont comme à la pa-

rade. Ni vu, ni connu, les ouvriers se fondent dans le public. Les bateaux trônent comme des stars dans leur plus bel habit de scène. La consécration suprême. Moi aussi, je suis au Salon, fier dans mon beau costume et ma cravate rouge de l'entreprise. C'est le début des promesses de jours meilleurs. Mais, au briefing, comme je suis nouveau, Lebert décide de me planter sur un petit stand près des toilettes sans bateau, juste avec une table et une maquette d'une péniche en miniature. Il aurait pu le dire avant ! Mon voisin est un type en combinaison de plongée qui bat un record dans son grand bocal. Il n'a pas beaucoup de conversation pendant la durée du salon. Pourtant, tous les matins à l'ouverture du salon, pendant dix jours, je le salue. Il ressemble à une pieuvre avec tous les tuyaux sur son corps. Peu de clients. En revanche je passe mon temps à renseigner les visiteurs qui cherchent les toilettes. Sympa mon avenir ! Je regrette d'avoir accepté le job. Le temps ne passe pas vite comme en mer quand on attend le vent ou le poisson qui ne veut pas mordre au bout de sa ligne. Entre deux visiteurs, dans des moments nostalgiques, j'ai le temps de lire un vieux bouquin oublié sur le stand. Le vieil homme et la mer d'Hemingway. Dès le début, je comprends sa malchance isolé et reclus dans sa barque. Malgré la beauté de la mer, il est confronté à son désespoir comme moi au milieu du vide. J'aurais voulu avoir sa résistance malgré les conditions de chaleur, maîtriser la fatigue quand il faut ramer longtemps pour détecter au large le banc de poissons, avoir sa détermination mentale. Et tant qu'on y est, comme il est midi, partager un boudin créole et un verre de punch dans

son petit coin de paradis. Durant les longues journées d'attente dans l'ennui percevant la superbe rosace de voiliers en exposition au centre du grand hall du CNIT à La Défense, je rêve de prendre le mer vers une destination inconnue, braver l'océan comme ce vieil homme, Santiago.

D'années en années, le salon devient le grand rassemblement des femmes et des hommes qui naviguent. Ceux qui échangent des idées, comparent leurs bateaux ou qui rêvent devant les dernières nouveautés. Professionnels et amateurs se retrouvent au bar du stand, lieu de rencontre de prodiges. Un jour, c'est Titouan Lamazou qui passe avec sa coupe du Vendée Globe. On arrose sa victoire avec des inconnus. Le lendemain il me cherche partout parce qu'il a perdu son trophée. On le retrouve sur une pile de documentations. Un matin, une navigatrice cherche ses chaussures. Un journaliste qui se fait passer pour un Émir. Un concessionnaire qui s'est fait piquer un client par son concurrent. Un jeune couple qui fait l'amour dans un bateau. Le voyeur qui passe dix fois sous le grand escalier transparent. Un étudiant qui cherche un sponsor. Des enfants qui sautent sur de beaux cousins en alcantara. On se permet tout au salon. Mais, c'est surtout une belle occasion pour les chantiers de dévoiler tous les progrès techniques de leurs merveilles, étonnantes dans leur diversité. De la sécurité à la facilité de les mener jusqu'au confort au port et en mer. Les innovations ont démocratisées la plaisance à l'image des GPS de la taille d'un téléphone portable ou d'une montre qui vous donne des infos dans l'instant

sans passer des heures à faire un point sur une carte et faire pivoter la Gonio. Au fil des salons, l'électronique s'est imposé et a changé la façon de naviguer. Tous les contrôles se réalisent avec des écrans multifonctions et des répéteurs qui vous donnent la température de la mer, l'éclairage intérieur, la musique. La liste est longue d'ingéniosité pour donner envie à tout le monde de partir sur un bateau. Mais il ne faut pas croire au Père Noël même si l'électronique fait gagner du temps à ceux qui préfèrent regarder plus longtemps la mer. En cas de panne, il faut se débrouiller par ses propres moyens pour rentrer au port. Je me souviens d'un essai de bateau à moteur dans la chaussée de Sein pour une navigation d'une centaine de milles. Départ d'Audierne sous un soleil de plomb grâce à un anticyclone tenace sur la pointe Bretagne. Pas de vent et donc des conditions idéales pour naviguer sereinement. Seulement, voilà. Nous sommes dans une période de grande marée et dans ce coin, un couloir qu'on appelle le raz, large de 2 milles et profond de 25 mètres lève un curieux clapot porté par le courant entre le phare d'Armen et le phare de Sein qui coule plus vite qu'un robinet d'eau dans une cuvette. L'île de Sein fait figure de bout du monde assailli par les eaux. Situé par 48°02 Nord et 4°51 Ouest, elle est merveilleuse et mystérieuse. On n'y accède jamais par un coup de baguette magique. C'est un véritable enfer qu'il est préférable d'éviter. L'île colporte une sinistre réputation. C'est pour cette raison que nous avons testé notre bateau. C'est là qu'on apprend la mer et ses difficultés. On dit que c'est la plus grande nécropole de navires... Volontairement, nous n'avons pas emmené

de GPS ni aucun matériel électronique mais seulement une carte de navigation, un compas et un sondeur pour durcir notre essai. La carène du bateau est dessinée par Robert qui n'a jamais fréquenté ce barrage de granit. Les plus célèbres phares émergent des flots comme le phare d'Armen, une tour de 34,50 mètres de haut par 7,30 mètres de diamètre. On dit que depuis 1880, les gardiens ont vécu l'enfer. En 1923, le veilleur Fouquet durant les tempêtes reste bloqué 101 jours sans être relevé. Une véritable prison de la peur. Cris d'oiseaux, bruit de la houle et du vent, esprit malins. Sans parler des nombreuses victimes disparues à cet endroit. Pour accéder en bateau, il existe trois chenaux. Nous empruntons celui qui vient de l'Ouest. C'est la chaussée de Sein. Avec notre bateau, il faut déjouer les pièges de ce labyrinthe de roches à fleur d'eau qui s'étend en lame de poignard sur plusieurs dizaines de milles. C'est une succession d'amers qu'il faut respecter sans s'écarter. Et quand on arrive dans le petit port de l'île de Sein, on repense à ces descriptions d'apocalypse où les habitants juchés sur les toits lors des grandes tempêtes et fortes marées inondaient les maisons les plus basses. De belles pages d'histoires et de scénarios ont été écrites sur l'île. Depuis le XVII^e siècle, date de leur évangélisation par Dom Michel Nobletz et le père jésuite Julien Maunoir, les habitants se sont toujours illustrés sur la mer et ont porté secours aux plus malheureux. Un élan de solidarité de gens de mer qui a été cité comme exemple par le Général de Gaulle. L'appel du 18 juin lancé sur les ondes de Radio-Londres pour rejoindre les Français libres a été entendu par toute l'île, et les hommes valides

ont rejoint l'Angleterre avec leurs propres bateaux de pêche. Pour en revenir à nos moutons, une navigation sans électronique est non seulement valorisante pour son ego mais surtout un remède pour se sortir d'une mauvaise situation imprévue. Robert a eu cette phrase merveilleuse les yeux dans les yeux «Finalement, j'ai bien fait de rester au sec dans mon bureau...»

Chapitre 12

Prudence et anticipation

On connaît tous l'histoire de Christophe Colomb dans la conquête du nouveau monde en 1492, mais moins son manque de préparation et de suivi en matière de navigation. Il est donc urgent de corriger cette infamie. Pour rassurer ses marins, il tenait un faux journal de bord parce qu'il ne savait pas où il allait, ni même où il se trouvait. Pour montrer qu'il était un bon navigateur, comme beaucoup d'entre nous à nos débuts, alors que plusieurs fois il se trouvait en difficulté par sa faute, Christophe Colomb mentait sur ses capacités à administrer un navire. Les mauvaises langues disaient qu'il confondait les couleurs de bâbord et tribord. En tout cas, il a subi les événements au lieu de les maîtriser. Autrement dit, que, pour nous plaisanciers, la mer ne s'improvise pas si nous n'étudions auparavant notre plan de navigation. Il n'y a pas photo, je puis vous l'assurer.

Anticipation, un mot qu'il faut enregistrer dans le vocabulaire du marin. Tout prévoir sans se précipiter sinon, il faut bien le dire, on passe pour un bricoleur des mers complètement déboussolé et c'est la bérézina à bord. Et la plaisanterie peut coûter chère. Citons des exemples. La panne sèche à la sortie de port, la voiture sur la cale à marée basse, la remorque en

mauvais état, la lecture des cartes marines sur son portable sans les lunettes car restées sur la table de nuit, l'absence d'instructions nautiques, l'oubli de ses médicaments et la vie peut devenir un enfer. Sans oublier le tire-bouchon, car il n'y a rien de pire que d'avoir oublié le tire-bouchon ! Une conduite déplorable, mais pas besoin d'allonger cette liste de mésaventures. Il est l'heure de rentrer, j'ai une petite soif... A ce propos, je me remémore un événement qui m'est arrivé avec Paul, un client d'un Runabout qui veut aller à Chausey, face à Granville en Normandie pour un reportage. Il est distingué, charmant et il aime bien trinquer à toutes les bonnes occasions. On arrive au volant de son pick-up devant le chantier nautique. C'est le matin tôt. Un grand costaud d'une trentaine d'années l'attend. Son visage est fatigué. Sans doute à cause d'un début de saison sur les chapeaux de roues. En faisant de grands signes à Paul comme un pisteur d'atterrissage qui dirige un avion au parking, il ouvre une grande porte à glissière rouillée par le temps en lui montrant le chemin à suivre. Un bruit de ferraille couvre le chant des oiseaux. A l'intérieur du chantier nautique froid et austère, les grands néons s'allument. Des bateaux sont rangés comme les stalles d'une cathédrale. La jolie coque bordeaux du bateau de Paul se détache du lot en septième position dans l'enfilade des rafiots d'une autre époque. Il est hiverné depuis l'an dernier au chaud à l'abri du gel de mars et la concession lui a refait un polish sur le gelcoat et un entretien général. Paul s'en réjouit en se disant que son bateau est le plus beau. Sur la route qui mène à la mer,

notre convoi a fière allure. La grosse voiture chargée de pagaies, brassières, cannes à pêche file vers la plage de Jullouville pour la mise à l'eau. Il faut que deux policiers accoudés à leur moto banalisée nous stoppent dans notre élan. Se jetant sur le milieu de la route, ils font de grands gestes pour arrêter le chauffeur légèrement distrait. Il peste ! Ce n'est pas son jour de chance. Un simple contrôle de routine. Les flics demandent les cartes grises plus les assurances de la voiture et de la remorque, puis le permis de conduire. Le plus âgé lui rappelle la réglementation en cherchant dans sa mémoire les derniers textes, en s'embrouillant sur les chiffres et les numéros. Paul leur dit que le permis B a toujours été suffisant pour tracter sa remorque. Après une rapide vérification faite sur la carte grise de la voiture et de la remorque, les deux agents sont formels puisque l'ensemble PTAC fait plus de 750 kg. Il faut une formation au permis BE. L'un des policiers confirme que la visite médicale n'est plus obligatoire mais le stage de trois jours doit être validé par l'administration. Ce manque de préparation coûte une belle amende et une tournée générale. Sinon, la mer devant le Mont Saint Michel a toujours ce bon goût salé de la Normandie.

Parmi la multitude d'îles au monde, la plus belle se trouve à côté de chez vous. C'est bien connu. Avec n'importe quel bateau à moteur, la distance n'est pas un frein. En dayboat ou cabinier, l'île de ré est à quelques encablures des Rochelais avec ses belles plages devant la cabane de la patache. La côte sau-

vage de l'île d'Yeu et la plage des dames de Noirmoutier offre une destination agréable au départ de Saint-Gilles-Croix-de-Vie ou Pornic. Ah, les superbes mouillages des îles bretonnes de Houat ou des Glénans qui donnent plus de bonheur que ceux de Mikonos ou des îles éoliennes. Pas la peine de prendre un avion. C'est à trente minutes de chez vous en bateau à moteur depuis un petit port breton avec des paysages qui changent de couleurs au gré du temps. A part quelques degrés dans l'eau... Autre avantage de naviguer en bateau à moteur, c'est son faible tirant d'eau. Il suffit de relever le moteur pour passer dans les Rias à Doëlan, Le Pouldu, Le Belon et s'amarrer le long du quai de Pont Aven pour se dépayser en visitant les galeries de peintures des impressionnistes à l'image de Gauguin. Et les abers en Bretagne Nord, et les îles Anglo-Normandes. En bateau à moteur, on y entre et on en sort par une passe mal indiquée sur la carte mais ce n'est pas grave, les petites erreurs de navigation sont aussitôt pardonnées. Ici, on s'amuse à raser les cailloux qui poussent avec la marée, à défier les courants pour être à l'heure à la maison, et si par mégarde vous plantez le bateau sur le sable du Sound, prenez le temps de profiter longuement des reflets de lumière et du couché de soleil sur l'horizon. Personne ne vous en voudra !

A bord, on passe sa vie à ranger pour que toute chose puisse être atteinte sans délai. Dans toutes mes sorties, je m'assure que les coffres soient bien fermés, surtout celui de l'ancre. Comme le bateau est une sorte de trampoline, chaque ouverture est une ca-

tapulte en puissance. Je me souviens d'un retour de Porquerolles vers Toulon avec une mer qui s'est levée l'après midi sans prévenir. Des vagues courtes et capricieuses. Heureusement, j'ai arrimé chaque partie mobile pour éviter de blesser les nouveaux venus, ravis d'une balade en mer. A bord, j'ai pour habitude de tout mettre dans des sacs étanches dans le carré et dans des boîtes plastiques stockées dans les équipets du bateau. Le sac rouge pour le matériel de sécurité et le sac jaune pour l'eau et les biscuits. Le sac bleu est réservé pour les vêtements secs. Les boîtes plastiques sont de différentes tailles pour les papiers du bateau, la carte d'identité, le téléphone, l'argent, la carte bleue et je propose aux invités d'en faire autant avec autant de boîtes qu'il y a de personnes. Je ne garde à portée de main que ce qui est utile pour la traversée. Allons-y !

En méditerranée occidentale, j'ai été confronté à un passage difficile au cap de Creus sur la Costa Brava qui sépare le Golfe du Lion au Nord et le Golfe de Roses au Sud. Un endroit magnifique avec une succession de baies longues et étroites. Par beau temps, les calanques ont inspiré Salvador Dali. Les plongeurs se régalent dans une eau transparente digne des tropiques. Ces calas ressemblent à un paradis naturel. Le Cap s'avance dans la Méditerranée, abrupt et rocheux, qui a été creusé par les vagues et le vent de la Tramontane soufflant près de 300 jours par an. Plus loin vers le Nord, le Cap Bear qui conduit à Port Vendre, notre destination finale. En partant de Palma avec trois personnes expérimentées, je prépare la

navigation en deux étapes sachant que la météo est clémente jusqu'à Barcelone mais que la station du Cap de Creus nous alerte d'une vigilance jaune. En Méditerranée, bien connue pour sa météo imprévisible, le vent se renforce au passage de tous les caps comme à Bear, Sicié ou encore au Cap Corse... A propos, j'ai l'habitude depuis mes premières navigations de me renseigner sur les conditions de mer quand je passe près d'un sémaphore en appelant le 16. C'est toujours un plaisir de parler en VHF à un officier disponible à toutes heures du jour et de la nuit. Soyez bref, c'est un militaire. Il n'est pas là pour rigoler des blagues à deux balles sur la marine et il a un compas dans l'œil pour vous retrouver. Nous avons sa bénédiction pour notre traversée si nous arrivons avant la nuit. Nous passons notre première journée sans bornes sous une ambiance douce et rayonnante.

L'air est limpide, le soleil au zénith et le ciel bleu se confond avec l'horizon. Notre bateau de 15 mètres file à 25 nœuds sur une mer d'huile et nous admirons dans de grands cris de joie les dauphins qui s'amuse avec notre étrave. Bientôt, une langue de terre émerge de la mer à l'heure de notre estime. La côte espagnole est en vue. Au loin, les conditions de mer sont excellentes mais dans ce coin, naviguer à proximité de la côte n'a jamais été une garantie de sécurité. Si c'est l'idéal pour l'observation de points terrestres remarquables pour déterminer sa position, un château d'eau, un clocher, une éolienne, une maison rose ou une cheminée d'usine, il faut rester vigilant et prendre ses distances. Le mauvais temps

peut surgir d'un coup comme un loup qui va saisir sa proie.

Nous arrivons au port espagnol à la nuit tombante. Dans le noir, la navigation prend les charmes d'un monde étrange mais tellement magique. Compter les éclats du feu vert qui marque la passe. Distinguer le scintillement de la bouée jaune qui contourne un danger. Suivre l'alignement du feu rouge à l'entrée du port. Avec un peu de pratique, la navigation de nuit souvent ignorée par les plaisanciers est beaucoup plus précise que de jour et quel plaisir de suivre un alignement croisé avec un deuxième feu pour arriver exactement à l'endroit prévu. Contrairement à ce qu'on croit, les cartes marines sont évocatrices de découvertes insolites avec des légendes plus utiles à bord qu'un écran GPS. Un jour, je suis même rentré dans une baie au milieu de cailloux invisibles en suivant une ligne de sonde rien qu'avec mon doigt sur la carte et un œil sur le sondeur. Rien d'autre. Notre invitée à bord est épatée me considérant comme un magicien de la mer. Le lendemain, la mer est plate comme une limande mais je sais qu'au niveau du Cap de Creus le vent va forcer et comme la mer viendra de l'arrière, ce sera une épreuve physique de tenir la barre. Après une large concertation à bord, on décide de larguer les amarres et on ne le regrette pas. On voit l'aube se lever sur la mer dans les reflets dorés du soleil. En Catalogne, la vie à terre est douce. Les bohèmes apprécient les escales dans les petites criques entre Tossa de Mar, Figueras et Cadaqués. Les eaux sont claires et les sentiers odorants.

C'est chaque fois un bonheur de fréquenter les petits villages aux maisons blanches dans la tradition espagnole et de visiter par les petites ruelles, les églises, les forteresses et les musées qui ont gardé le charme de l'histoire. Donc, pour passer le Cap Creux, il faut s'y prendre à deux fois tellement la mer est forte. Le vent descend de la chaîne pyrénéenne vers la Costa Brava. Ici, le poète Ferran Agullo vantait la bravoure de ses reliefs capricieux avec ses vents forts tournants. Au large, le bateau réagit bien mais les embardées ne plaisent pas aux espérances rêvées de notre passagère. Ma priorité est de rassurer. Je ne cherche pas le défi car nous n'avons rien à prouver et encore moins à épater. Naviguer en sécurité consiste à réduire la part du hasard. En ce moment, la mer n'apporte pas cette quiétude qu'on ne trouve nulle part ailleurs. Savourer le sel des embruns, avec le vent dans les cheveux, prendre les coups de soleil. Ayant navigué plusieurs fois depuis Barcelone vers la France, l'endroit devient familier. Or, les conditions actuelles ressemblent à un champ de bataille comme si les français déclaraient la guerre aux espagnols. L'inexplicable météo inquiète notre amie. A chaque grosse vague, elle lâche un hurlement pour appeler sa maman à la rescousse. Les embruns passent par dessus le flying bridge. Je dédramatise la situation un peu comme un aîné ou un chef d'orchestre qui donne la mesure. On me considère comme quelqu'un qui donne confiance. Au poste de pilotage, je règle en permanence les flaps du bateau pour équilibrer et réduire les efforts de la carène. Notre vitesse de croisière est idéale pour ne pas taper sur le

haut des vagues. Sur la carte, notre progression est lente. Un bon marin comme Ulysse a bien mis dix ans pour aller de Troie à Ithaque.

A cet endroit, j'ai déjà vu une météo qui annonçait «Vent violent pouvant atteindre près de 100 nœuds (180 km/heure) dans le secteur du Cap de Creus» et la balise du Cap Bear est encore plus alarmiste sur les mauvaises conditions. Ce sont des vents cycloniques, l'échelle de Beaufort s'arrêtant à force 12 soit 64 nœuds et plus. C'est la loi de la nature. Notre météo est bien plus clémente ne dépassant pas Force 4. Assis confortablement, dos bien calé, accoudoir serré, j'assure la stabilité pour m'adapter intuitivement aux mouvements de la mer. Un des équipiers bien entraîné surveille l'horizon et veille à mon pilotage en fonction des conditions. Un autre proche de la VHF pour contrôler les informations sur le canal 16 et tenir le journal de bord toutes les 10 minutes. Le matériel de sécurité est à portée de main et chacun a enfilé son gilet de sauvetage. Je recommande de rester à l'intérieur avec la porte de descente fermée. Les mauvaises réactions du bateau peuvent être fatales. Commençons par la conduite dans les vagues. Celles-ci freinent et modifient la trajectoire du bateau, çà paraît une évidence. La conduite peut alors être délicate avec des creux de vagues de plus de cinq mètres qui nous projettent vers le Nord. Sans raison, elles se combinent entre elles. Le vent souffle du nord mais il ne nous gêne pas vraiment malgré le fardage de notre vedette. Ce bateau de croisière est équipé de deux imposants moteurs Volvo de 600 Cv

neufs parfaitement bien adaptés. Notre autonomie en carburant est suffisante pour notre trajet jusqu'à Port-Vendres avec une marge de sécurité, et nous avons tracé sur la carte un port de refuge au cas où le mauvais temps se renforcerait. Fort heureusement, on n'en a pas eu besoin. Ce cap fait partie des coins les plus dangereux de la planète, avec des tourbillons de vent et des vagues plus violentes aux abords de la côte.

Dans cette houle de face, voici mon mode d'emploi personnel suite à une longue expérience de navigation en méditerranée. Je regarde la forme et la fréquence des éléments. Ce n'est jamais la même histoire. Pour grimper sur la houle, j'engage le bateau à onze heures et donne un peu de puissance pour être toujours manœuvrant. Au moment où il atteint le sommet de la crête, je donne un léger coup de volant comme un surfeur qui décroche sa planche en haut de la vague pour garder une bonne stabilité. A ce moment précis, je maintiens le bateau en équilibre sur la vague sans engager le nez du bateau. À un certain moment, je profite que l'arrière de la carène se soulève pour abattre sur la vague, maintient la vitesse en jouant sur la puissance du moteur puis redescend sur le flanc de la houle en contrôlant le bateau sur un axe qui peut varier de quelques degrés. Entre le haut et le creux de la houle, je garde toujours le bateau en surf de côté pour ne pas faire plonger son étrave. Le surf vous porte en avant du déferlement de la vague jusque dans le creux de la suivante qui va freiner le bateau. Et ainsi de suite...

Le rapport avec ses moteurs est important. Toujours garder la main sur la poignée de gaz. Quand le bateau est freiné, reprendre de la puissance. Comme la houle vient de l'arrière, je regarde au loin si elle se forme à gauche ou à droite. La meilleure façon de naviguer n'est pas forcément une ligne droite. Il y a un point de départ de la houle que j'accompagne au planning. Profiter du long déferlement en maintenant la stabilité du bateau et veiller à ne pas se faire piéger dans le creux de la vague qui va faire buter l'étrave brutalement et ralentir le bateau.

Cette situation inconfortable peut durer des heures. Concernant l'équipage, je recommande de se tenir debout à l'arrière du poste du pilotage, accroché au bateau par une main, les deux pieds bien à plats, les jambes légèrement écartées et le corps tout en souplesse comme un chat en équilibre sur une gouttière. Plus le bateau à moteur est long et large, plus il sera confortable évidemment. Plus le bateau est stable, moins il y aura de malades. Deux heures plus tard, nous sommes à bon port. J'avertis la station côtière que tout s'est bien passé. Au départ, en marin responsable, j'avais prévenu le CROSS par un message radio sur notre trajet. Cela peut sembler anodin, c'est pourtant une évidence. Satisfait d'amarrer le bateau sans encombre, il faut se dire que la méditerranée est un grand bassin de navigation qui change comme une girouette et comme partout, il faut respecter un minimum de prudence. C'est chose faite !

Chapitre 13

Une manœuvre réussie est une catastrophe évitée de justesse...

Pour les profanes des entrées et sorties de port, les manœuvres sont parfois un véritable casse-tête, et un vrai stress. Un jour, le bateau se déhale sans problème comme un train sur les rails et puis, on ne sait pas pourquoi, le lendemain il ressemble à une anguille pris dans la nasse. Comme vous n'êtes pas du genre à vous donner en spectacle devant les terrasses du bar, en implorant les dieux de la chance, vous réfléchissez à la meilleure solution sans perdre de temps.

Dressons le décor. Un cargo qui change de place créant des remous dans l'espace réduit du chenal. Une arrivée poussive de chalutiers qui brassent l'eau du port comme une lessiveuse. La place au bout du ponton qui rétrécit d'années en années au fur et à mesure de la demande au port. Les ancres qui dépassent à l'avant des bateaux qu'il faut éviter par un petit slalom dans les pendilles. L'accostage au poste de carburant entre deux bateaux par courant vicieux de 3 nœuds. L'arrivée au ponton avec un vent de

travers capricieux. Des incompetents à bord qui ne trouvent pas la gaffe pourtant bien rangée. Un moteur fantasque pourtant révisé cet hiver et payé à un prix d'or au mécano du coin. Et quand tout va bien, un autre bateau diabolique a décidé de sortir de sa place de ponton en même temps que vous ! On est quitte pour un certain embarras en priant le Seigneur de sa bonté infinie sur terre comme sur mer. Dieu merci, le beau sourire de mon épouse fait son effet. A vrai dire, rien n'est mentionné sur la priorité au ponton dans les instructions nautiques du parfait plaisancier. Et quand le diable s'en mêle, il ne reste plus qu'à mettre son amour-propre au vestiaire. Pousser du pied sur le bateau voisin. Éviter la rayure sur sa coque refaite l'hiver dernier. Invoquer les Dieux de l'amour pour que l'hélice ne s'entortille pas sur la pendille du voisin.

Enthousiasme du mouillage. C'est une sorte de jeu d'entrer par une passe étroite dans une crique ou un lagon et d'y trouver la meilleure place. Je décide de jeter l'ancre dans une magnifique baie sur la côte sud de Corse. Pourtant, les enfants aiment se faire traîner par 1000 mètres de fond avec une haussière mais les mamans ont souhaité se rapprocher de la terre pour se baigner. La carte et le sondeur sont précieux pour connaître la nature des fonds et se protéger des vents dominants. Un premier passage permet d'inspecter la zone choisie, de repérer les ancrages des autres bateaux et l'équipier qui est à l'avant peut dénicher le cas échéant un danger isolé. Le pont avant doit être libre et bien dégagé. De préférence, l'équi-

pier porte des gants quand il touche la chaîne. Des petites blessures sont assez fréquentes avec les tentacules de méduses qui restent collés aux maillons. A bord, le skipper ou le pilote est le seul à donner des ordres. C'est le moment comme au port de faire une démonstration de ses talents. « Paré à mouiller » signifie que tout est prêt. « Mouillez » est l'ordre de jeter l'ancre. L'équipier avant doit crier « à pic » quand l'ancre touche le fond. A bord, c'est toujours un moment d'émotion de s'approcher de la barre de sonde des 3 mètres et remercier le ciel que le vent ne va pas forcer au moment de la manœuvre. Il y a différentes façons de mouiller selon qu'on se trouve en Manche, en Atlantique ou en Méditerranée. De toute façon, chacun sa méthode, le principal étant de ne pas se retrouver au large le lendemain matin.

Chapitre 14

Pilote de presse dans les grandes courses

A l'occasion de la troisième Route du Rhum, nous avons un partenariat avec Europe 1 pour accompagner le départ avec un journaliste, Gérard Fusil qui fait le direct de cette course médiatique sur un bateau à moteur, l'indomptable, dont je suis le pilote. C'est une belle occasion d'approcher les skippers tout le long du départ, sentir leurs souffrances, leurs efforts, leurs joies, leurs émotions et leurs désespoirs. En 1986, je m'intéresse plus particulièrement à Philippe Poupon sur son Fleury Michon construit par l'équipe de Jeanneau Techniques Avancées, un département course créé par un passionné de voile, Jean-François de Prémorel devenu le patron de l'écurie de course du chantier. Philippe Poupon, surnommé «Philou» dans le milieu, a été l'un des plus brillants équipiers d'Eric Tabarly sur Pen Duick. Il est l'un des favoris sur un trimaran spécialement conçu pour la course. J'arrive le matin de bonne heure à Saint-Malo. La vedette est en bout de ponton aux Bas Sablons, facilement repérable, avec tous les autocollants publicitaires sur la coque. Les moteurs Volvo diesel sont puissants ce qui permet d'aller à une vitesse de 25 nœuds. Largement suffisant pour suivre le départ de

la course, me dis-je. Gérard prend place à bord pendant qu'un technicien installe les antennes de liaison pour le direct de 13 heures. Il exerce sa voix en citant par cœur les noms des skippers et leurs palmarès. Le public commence à envahir les quais dans un désordre sans nom. Une fois tous les quatre ans, la cité corsaire subit l'assaut d'un public hétérogène pour venir applaudir ses héros dont Éric Tabarly, Mike Birch ou Florence Arthaud... mais tous sont déjà hors de portée depuis la nuit. Les bateaux ont passé l'écluse à marée haute. A bord, le matériel prend beaucoup de place. J'ai aussi l'honneur d'embarquer deux personnalités, Patrick Poivre d'Arvor et l'architecte anglais Nigel Irens qui a dessiné le trimaran de Poupon. J'ai prévu des sandwiches, des biscuits, de l'eau et du champagne. Mais non, je n'exagère pas ! On largue les amarres vers dix heures quand à la VHF du canal de course l'organisateur commence à placer ses équipes sur le plan d'eau.

A l'époque, il n'y avait pas de zone réservée aux bateaux à moteur d'accompagnement sauf ceux possédant des pavillons spécifiques «presse». Chacun prend ses responsabilités. La Marine Nationale, la SNSM et la Gendarmerie Maritime sillonnent la zone de départ. Le vent est fort suite à une dépression établie au Nord et la Manche est très agitée. Ce qui n'empêche pas une multitude de petites embarcations de quitter la plage et les petits ports tel les Anglais commandés par Churchill. Chaque voilier de course se fait accompagner par un semi-rigide qui fait «la police» et veille sur son poulain. Le temps de-

vient gris, presque pluvieux, et les nombreux petits bateaux de plaisance parsèment déjà la zone de départ. Ils ne doivent pas être au courant qu'une grosse dépression arrive par l'ouest. PPDA dont on apprécie le jugement de spécialiste « Cette très violente tempête va cueillir les marins à froid ». Je pense aussitôt que les bateaux sauveteurs vont avoir du boulot. Je me pointe sur la ligne en observant la trajectoire des voiliers de la course. Il faut dire que pour accompagner un départ, j'ai un bon avantage. Je connais toutes les règles de courses de l'IYRU, la fédération internationale de voile, et les réactions des bateaux. En priorité, ne pas être au vent de la flotte mais plutôt sous le vent avec une certaine distance pour ne pas les gêner. Prévoir une marge de manœuvre au cas où les trimarans de course partent comme des fous sur la ligne. Gérard me donne quelques indications pour son reportage en direct. Comme tout bon journaliste qui se respecte, il veut être au plus près des marins. Je sais que Philippe Poupon déteste que je m'approche de son bateau. C'est un grand professionnel qui n'aime pas les imprévus. J'en ai fait les frais dans le passé au départ du prologue de la course du Figaro avec le même bateau, où j'étais tellement proche de son half-tonner qu'il aurait pu me mettre un coup de barre dans le nez. Je ne l'avais jamais vu aussi énervé. Le soir, son frère Lucky me prévient qu'il est en rage contre moi.

Je décide de rester dans ma chambre d'hôtel à relire les aventures du capitaine Hornblower... pour qu'il m'oublie. Le lendemain matin, Philou est à la

une du journal L'Équipe, avec en photo principale la manœuvre à l'endroit où j'ai frôlé sa coque. On se croise peu après dans un silence de mort. Je sens qu'il a les nerfs à vif mais il me lâche « tu as de la chance ! ». Ouf.

Le compte à rebours de la Route du Rhum a commencé. Je suis bien placé dans le troupeau des bateaux accompagnateurs avec un espace suffisant pour m'élancer en même temps que les concurrents. Gérard passe à l'antenne. Il me fait un signe du pouce. Parfait. La flotte prend de la vitesse avec en tête les favoris. Je tire profit de ma vedette rapide pour prendre de l'avance. Déjaugé à 20 nœuds, je slalome entre plusieurs bateaux de plaisance. Six jeunes à bord d'un petit bateau paniquent devant la ruée des voiliers. Leur moteur ne veut plus démarrer. Conscients de leur imprudence, ils se jettent à l'eau pour éviter le pire ! Ils ne savent pas que les skippers sont des as de la régates et de la communication et qu'ils contrôlent parfaitement leurs machines pour ne pas perdre d'emblée la course. Gérard en profite pour pimenter son commentaire comme Léon Zitronne à Longchamp. Patrick, amoureux de la mer, grand écrivain des épopées historiques et romanesques de la mer, célèbre présentateur de télévision, apporte quelques commentaires de spécialiste, mais uniquement pour son plaisir. Dérouté par l'enthousiasme des skippers, les petits bateaux de plaisance fuient à contre-sens comme des fourmis devant un pesticide. Les jeunes sont récupérés par un bateau de la SNSM. Je me retrouve pratiquement seul en

tête de la course, mais moteurs à plein régime, je suis largué rapidement par les premiers concurrents qui volent sur l'eau à près de 30 nœuds. La course est lancée à un rythme de folie. Je reflète un état d'âme mélancolique. Attendant mais déçu de notre lenteur, Nigel pense déjà à son futur bateau encore plus rapide. Ce sera un trimaran à moteur. Plus tard, l'avenir donnera des ailes aux bateaux équipés de foils.

Au Vendée Globe, ce ne sont pas les départs les plus difficiles à suivre mais bien les arrivées. Depuis la victoire de Titouan Lamazou en 1990 jusqu'à celle de Michel Desjoyaux en 2000, toujours avec le fidèle journaliste d'Europe 1, je suis de tous les départs et arrivées. Avec l'habitude, je barde le bateau d'électronique et de tous les moyens de radio et de communication possible avec Michel Horeau, le responsable media dirigé par Philippe Jeantot, directeur de course. Au poste de commande, tous mes sens sont en éveil, la vue pour apprécier et juger au millimètre les distances, le toucher pour manœuvrer au plus juste la barre, les manettes de commande et l'ouïe pour répondre à toutes les demandes des journalistes. Déjà, il faut aller au large puis le trouver ! Avant que le futur vainqueur ne franchisse la ligne d'arrivée, je me colle à son bateau sans le toucher pour que le preneur de son et sa perche puisse coller son micro au nez du skipper. En deux minutes, le direct avec Europe 1 fait sensation. De plus, les photographes de la course se régalaient de cet avantage pour faire des portraits d'homme qui ont passé trois

mois en mer. Mon plus beau souvenir : l'arrivée aux Sables d'Olonne de Christophe Auguin en 1997, un lundi matin après 105 jours et 20 heures de mer dans une grande houle digne des montagnes russes...

Chapitre 15

Un amour de Riva

Petit et trapu, Luigi a une tête ronde, la coiffure en pétard, les yeux marron foncés. Il passe des années dans son garage automobile, de 6 heures du matin à 21 heures du soir, à démonter des culasses, retaper des carrosseries, aspirer les tuyaux d'essence des pompes à injection. Un jour, il déniche par hasard chez un de ses clients un magnifique bateau classique en bois qui a été accidenté sur le côté et dont les deux moteurs 8 cylindres en V Chevrolet de 250 Cv se sont éteints avec l'âge. À la belle époque, ce Riva était la Rolls-Royce des mers, la sublimité en acajou avec ses vingt couches de vernis, le bijou des chromes brillants et le phénix des cuirs cousus à la main. Depuis une vingtaine d'années, Luigi rêve devant la photo noir et blanc grand format du Riva qu'il avait placardée au dessus de son atelier. Tous les matins au moment du café, il se voit au volant de ce trésor des mers comme un enfant devant le sapin de Noël. Cette photo a été prise sur le lac de Côme au pied des Alpes devant un petit village typique de pêcheurs, avec un magnifique jardin verdoyant dont les reflets du soleil sur les arbres jettent une ombre sur l'arrière plan. Le sillage du bateau est parfait et rectiligne sans émettre la pureté de l'eau. Dans les petits détails du bateau, on distingue le phare chromé à bâbord et le

poste de pilotage à l'ancienne. Mais, il aime particulièrement la ligne du bateau qui brille sur presque toute la largeur de l'image et offre une grandeur au regard. Non seulement il y a une star au volant qu'il adore regarder avec une certaine avidité, mais en plus il est enthousiasmé par le moteur invisible, et qu'il imagine comme une merveille de précision que seul un spécialiste comme lui peut comprendre. Son rêve prend enfin forme avec la restauration de ce Riva providentiel de 1960. Il sait déjà qu'il faut tout démonter et réparer mais il va prendre le temps nécessaire pour que les pièces d'origine soient toutes révisées, nettoyées et remises à neuf. Dès qu'il aura un moment de blues, il regardera la photo pour se redonner le moral. Les catalogues de chez Riva maculés de ses gros doigts huileux font partie de sa bibliothèque privée. Les yeux grands ouverts déroulent les pages des moteurs Lamborghini, Cadillac, Chevrolet. Il aime les huit cylindres en V qui, au gré des modèles, passeront de 2 x 175 Cv à 2 x 350 Cv ! Il passe trois belles années dans l'ombre de son petit atelier à restaurer ce bateau, et est récompensé par sa première navigation sur l'eau calme du lac... comme sur la photo.

Cette belle histoire reflète parfaitement l'intérêt de toute personne qui veut donner un sens à sa vie un peu monotone.

Chapitre 16

À nous les petits Anglais !

Je prends mon café à la terrasse de Port Olona. C'est mon jour de congé. J'aime l'alignement des bateaux dans un port. Ce matin, la brume forme une belle nappe blanche et les mâts tendus vers le ciel un enchevêtrement magnifique de trigones métalliques. Mais plus encore, j'aime le son des drisses qui claquent au vent. Une nouvelle serveuse plutôt mignonne m'apporte l'addition et un carré de chocolat, ma petite gourmandise de la journée. Au moment où je la remercie, Pierre m'interpelle au bar. «Roland téléphone !» J'acquiesce d'un signe franc dans sa direction. La longue silhouette de la serveuse suivie de son ombre se dissipe comme un fantôme. L'appel vient du chantier qui me demande de passer voir des Anglais au ponton visiteur. Ils ont un problème de moteur.

Je rencontre un couple charmant et distingué. Brianna avec sa mise en pli de Reine d'Angleterre engoncée dans une robe arc en ciel, John un vrai lord anglais droit comme un piquet en jacket Barbour d'élégance royale. Ils viennent de boucler trois années de navigation en Méditerranée. Ils ne parlent pas français. Leur moteur ne démarre plus. Ça leur est arrivé en remontant du Portugal vers le golfe de

Gascogne. Pour réparer, ils ont choisi de faire escale aux Sables d'Olonne. Ils espèrent que leur vieux «teufteuf» qui les a poussés pendant toutes ces belles années de navigation va terminer le périple jusqu'en Angleterre. Comme John et Brianna approchent les soixante dix ans, c'est leur dernière croisière. Je suis heureux de leur rendre ce service. Aussitôt à bord, ils m'adoptent comme un enfant. J'ai droit à de petits gâteaux pendant que j'assiste Balzac le mécano. Accroupi dans la descente, je traduis en simultané le verdict du réparateur. Il n'est pas optimiste et son pronostic risque de faire de la peine à John. Balzac a dépecé le bloc moteur et prend soin de poser chaque pièce sur un torchon blanc que Brianna a calé entre ses genoux. Je perçois l'angoisse de John. Je sens la tristesse dans les yeux de Brianna. Ils vont prévenir leurs amis de leur déconvenue. Balzac fait le maximum pour refaire démarrer le moteur pour les trois derniers jours de mer. Mais impossible de le réanimer. En anglais, j'informe John et Brianna du verdict de Balzac. Le couple est bouleversé, voyant leur fin de voyage se terminer si près du but. Les jolis yeux tout ronds et clairs de Brianna se figent sur moi guettant un miracle de dernière chance. John s'effondre dans leur carré cosy couleur rose et bleu en tenant la main de sa dulcinée.

C'est touchant. Tellement émouvant que je leur soumet une idée. Dans un réflexe de communion avec leur peine, je leur propose d'embarquer avec eux pour finir leur périple en beauté, à la voile et donc sans moteur.

Je boucle mon sac et avec la complicité du capitaine du port, le bateau de service nous déhale jusqu'au bout de la grande jetée. Par chance, la mer est en notre faveur avec un vent portant. Grand-voile hissée et génois étarqué, nous filons gaiement à une moyenne de cinq nœuds dans la grande houle de l'Atlantique vers Belle-Île, Groix, Sein et Ouessant. Jusque là tout est tranquille comme une longue et belle traversée. Mais le vent va fraîchir au moment de traverser la manche et ses cargos. Alors qu'il dépasse les 40 nœuds, je me demande si le bateau est assez solide pour résister aux pires conditions de mer et de vent. Il l'a prouvé pendant ces années de navigation, mais sa forme et sa taille me paraissent soudain bien frêles. Pourtant, je me sens en sécurité, non pas à cause du bateau mais du marin, John dont j'admire le calme et l'efficacité. Des ordres précis et des manœuvres anticipées. Vent de travers, nous sommes brassés, mais sous tourmentin le bateau file en fuite plus vite que les vagues. John n'a pas évité des déferlantes qui ont couché le bateau sur l'eau à plusieurs reprises mais sans gravité pour le mât. J'ai appris qu'il n'y avait pas de risque de chavirage si le barreur utilise la technique du surfeur en gardant son bord sur le haut de la vague évitant la déferlante ou en enroulant la vague pour éviter qu'elle se brise sur le bateau. Très longtemps après ce coup de vent en Manche, je me suis entraîné à enrouler les vagues de côté en jouant avec la vitesse du bateau et le safran, ou à attendre qu'elle déferle pour ne plus être en danger. J'ai retenu à vie la manière de gérer une navigation par gros temps grâce à la compétence

de John et sa résistance. À l'arrivée devant l'île de Wight, le temps s'est calmé, et nous pénétrons à la voile dans l'embouchure de la rivière d'Hamble. Une dizaine de petites embarcations sont venues à notre rencontre avec des fumigènes rouges. À la prise de remorque par un petit chalutier, Brianna et John m'embrassent avec des larmes aux yeux. Ils ont bouclé leur beau voyage.

Chapitre 17

Pompier irlandais

Quelques années plus tard, même scénario. Décidément je joue les pompiers de service ! En mai, j'accompagne deux Irlandais qui ont acheté un prototype pour régater à Kinsale. Une belle promotion ! Au port des Bas Sablons, deux hommes distingués, l'un bien joufflu au teint rosé, légèrement dégarni, le calme d'un jeune grand-père, l'autre portant un joli pull d'Aran épousant une forme dodue au niveau du ventre. Parfaitement à l'aise sur le pont du bateau, assurant que le check-up est réglé, les deux compères se pressent d'appareiller profitant de la marée haute et d'un vent poussant vers leur pays. La confiance ne chassant pas le contrôle, d'une rapide vérification de tout le matériel de sécurité, je dépose ma valisette de cartes, instructions nautiques, annuaire de marées, instruments de navigation et compas sur la table à carte prêt pour une nouvelle aventure. Six heures plus tard et dix cannettes de Guinness vidées, nous croisons au large du Cap Fréhel. Nos rapports deviennent cordiaux, chaleureux, humains, sans barrière de langue. A tour de rôle, les Irlandais se flattent de battre des records de vitesse à bord de leur ancien voilier lors des régates de la Cork Week, l'équivalent du Spi Ouest France à Crosshaven. Je les écoute mais en vérité, John et son

ami barrent le bateau en zigzag, la tête dans les filetières libérant leur bile. Je comprends vite que je dois reprendre les choses en main... et surtout la barre. Leur état de service dans la marine, je pense que c'est du bluff ! Mes deux équipiers ne sont plus sur le pont, mais dans leur couchette. Dès lors, en vrai faux solitaire, je m'occupe de la navigation, de la bouffe et de mes deux «cocos». Je suis seul à la barre. La houle d'Ouest est franchement désagréable mais supportable. Nos charmants Irlandais ont disparu ! Volatilisés, évaporés, éteints durant deux jours et deux nuits sans la moindre explication. Arrivés aux Scilly, ils se rallument comme deux ressuscités qui hument la terre et la bière. Au pub, je les retrouve bras dessus bras dessous avec une chope. Moi qui croyais qu'ils avaient un pied dans la tombe vu le temps qu'ils ont passé dans leur bannette. Je profite de cette escale rapide pour voir Saint Mary's, l'île principale qui est équipée de nombreux coffres de mouillage. Je re-fais des vivres, du gazole et de l'eau sans m'attarder la nuit, car le mouillage est trop exposé à la petite houle du large. J'aurais aimé aller à l'île de Tresco entourée de Samson, Bryher, St Helen's, St Martin's. Le mouillage idéal se trouve entre Tresco à l'Est et Bryher à l'Ouest, appelé New Grimsby. Il faut prévoir une bonne annexe et un moteur puissant, car le courant peut être assez fort dans les passes. En débarquant à Tresco, on visite le jardin tropical et le Musée maritime. Pour une croisière plus longue, il faut passer à The cove entre St Agnes et Gugh, Old Grimsby à l'Est de Tresco, Heln's Pool à l'Ouest de Tean. Les crevettes et autres crustacés ne sont pas

farouches. Donc, prévoyez des cannes à pêche et des épuisettes si vous naviguez avec vos enfants...

On repart le soir après un bon dîner... forcément bien arrosé. Et là, même scénario. Les deux Irlandais se retrouvent dans la cabine. Leurs gémissements ressemblent à un testament. Je barre seul, je mange seul, je ne dors pas, je ne me plains pas. Je navigue avec mes pensées. De jour comme de nuit, le marin est un radar qui fait tilt dès que le danger survient. Sur un bateau, les décisions se prennent rapidement. Il y a d'un côté ce qu'il a voulu de manière réfléchie, de l'autre ce qui s'est imposé à lui. C'est l'opposition de la raison à la passion. Il y a des cas où la tentation est plus forte et l'on change d'avis. Si Ulysse avait été moins prévoyant, il aurait cédé à un désir suscité par le chant des sirènes. Il a demandé à son équipage de le ficeler au mât de son bateau pour éviter la faiblesse de volonté. Une décision qui se met en contradiction avec soi-même. Les philosophes appellent ceci la faiblesse de volonté. Et puis, atteindre le but final est tellement sublime même si la vie à bord est fatigante. Le chemin est long mais abordable par tous. Avec le temps, la feuille devient satin. À méditer. Bien amariné, le marin acquiert une force de vie qu'on ne trouve pas à terre. Le brion plonge dans les vagues du canal de Bristol. Balayés par le vent chaud, les embruns crachent une écume blanche impalpable dans le ciel chargé de nuages noirs. Le voilier bat la mesure entre les vagues. L'horizon bascule vers le phare du Fastnet.

La terre s'approche laissant les amers bâbord amures. La mer devient courte, façonnée d'un mur épais et haut sur lesquelles le bateau grimpe et se cabre. Je barre comme un novice. Le bateau devient ardent, premier lof dès que le vent se renforce. Terrifié, les dents serrées et les deux pieds sur la barre, d'instinct, je redresse le bateau, le mât vers le zénith. Sueur froide. Puis, la chute de ma grand-voile se déchaîne sous un bruit de drapeau qui flotte en désordre. Le bateau surtoilé gête trop. Engourdi, je suis tétanisé par le froid mais non par le plaisir d'être en mer. Mon esprit ne veut plus réagir. Je regarde un point dans l'horizon figé entre mes deux paupières à demi fermées. Le vent monte trop vite. Sous le choc des vagues, la drisse de génois mollit d'un coup. Je brasse du noir mais il faut prendre une décision. La bosse du troisième ris suit sa trajectoire le long de la voile bloquée sur la bôme par un double nœud gansé. Prêt à manœuvrer. Je m'essuie le front salé avant de me lever. A l'intérieur, toujours aussi peu de chance de voir mes deux Irlandais en aide. De la paume de ma main, je bloque la barre entre deux bouts. Ajuste la lanière de ma frontale. Je règle la longueur de mon harnais. Et d'un bond, j'attrape la manivelle - trois tours sur le winch du rouf - choque le chariot, débloque la drisse rouge du taquet coinqueur, affale la GV, prend le ris, hisse la voile et souque à fond la drisse. Je me penche les yeux levés vers les cadrans et j'affine le travail. Sur les voiles, les filets d'air obéissent et caressent les penons à l'horizontal. Mon réglage est parfait. L'anémomètre indique 35 nœuds, c'est le vent réel. Je reprends la barre avec la certi-

tude du travail bien fait. Les ombres des voiles entretiennent l'inquiétude. Au mépris de cette grisaille, je fais face à cette peur de l'inconnu. Mon bateau, plus raide et moins chargé dans les hauts, fend les flots en douceur. Les hublots suintent de petites gouttelettes sur toute la surface vitrée. La VHF hurle de mots incompréhensibles venant d'un bateau de pêche mais donne du baume au cœur à savoir que quelqu'un est proche. Mon dos est ankylosé par ma position vrillée sur le banc, mon poignet douloureux. Le bateau est amorti par les vagues qui sont moins hautes mais je compte jusqu'à sept pour la voir atterrir sur le pont. L'eau ruisselle comme une Levada le long du passant au vent pour s'engouffrer vicieusement dans le bas de mon ciré. Emprisonné dans mes vêtements, trempé et calme, je maîtrise parfaitement la bête, même si ce convoi se passe dans le désordre et l'absurdité.

Je ne sens pas le besoin de sommeil comme sur terre. C'est drôle ce changement alors que je suis habitué à dormir six heures d'affilée. Je pense en permanence dans le souvenir du vent et des changements de voile. Je regarde autour de moi et la mer ne me fait pas peur. Dans les profondeurs de l'abîme, le bateau n'est qu'un objet flottant. Pas de stress ni de panique. Je me suis formé seul avec des gestes précis et calculés. Ma nature correspond à cet état de changement.

Plus on approche de la côte, plus la lumière augmente. Les couleurs du ciel irlandais sont magni-

fiques. Le voilier fonce tout droit vers le port dans une belle nuit fantôme. Je suis fier de matérialiser parfaitement le danger. Le baromètre affiche une prochaine remontée vers le beau temps.

Il me reste environ six heures à barrer le long des belles falaises. C'est la première fois que je navigue aussi longtemps seul... enfin presque. Le beau temps du matin se lève comme une cloche au-dessus d'un soufflé au chocolat. L'horizon apparaît comme un ruban de sucre. Dans mon ciré jaune, les yeux gonflés, les mains moites et les jambes molles, je savoure ce moment entre le cap vrai et l'azimut du phare à l'entrée du chenal. Avant d'arriver au quai, j'anticipe et je me prépare comme un cuisinier. On dit qu'il y a deux moments délicieux en navigation : le départ et l'arrivée. Qu'importe où ! Quelque fois sans but précis, juste changer d'air, découvrir de nouvelles destinations, affronter le pire, aller jusqu'à ses limites. Retrouver une âme de nomade sous les étoiles. A peine débarqués, mes deux lascars se précipitent au pub. J'en garde un très bon souvenir...

Trois français sur cinq pensent que la mer est dangereuse. Sur un bateau de croisière bien préparé, cette idée est fausse. Demandez aux Anglais qui aiment naviguer le soir après le boulot dans le froid et le fog sans autre plaisir que de tirer un bord entre Southampton et l'île de Wight. D'ailleurs, ils ne sortent jamais seul. Toujours en flottille pour assurer entre eux leur sécurité. La mer n'est pas plus dangereuse qu'une départementale qui serpente dans les

ravins ou un boulevard parisien encombré du matin au soir. Tabarly disait que la mer ne convient pas aux imposteurs. Dans bien des professions on peut bluffer ou faire illusion en toute impunité. En bateau, l'on sait ou l'on ne sait pas. Tous les espoirs de pratiquer sont donc permis pour combler cette incomplétude. Écoles de voile, centres de permis en mer, associations de propriétaires, forums de navigateurs, guides spécialisés. La monture ne fait pas le marin. Il faut échafauder des heures de navigation avec les autres, mouiller son ciré, apprendre le langage des marins pour mieux communiquer à bord. Il n'y a pas de certificat ni de diplôme à acquérir seulement de l'expérience et du bon sens. Ce dernier, c'est la grande vertu du marin car tout ce qui se passe en mer est prévisible. La météo, les vagues, le vent, le temps. Plus prosaïquement, lire de nombreuses aventures en mer, consulter des revues nautiques ou des sites internet sont un plus.

Chapitre 18

Monsieur Éric

J'ai un tout petit point commun avec ce marin d'exception. C'est un enfant des bords de Loire élevé dans la religion catholique et il a commencé à naviguer en mer du côté de Pornic. Le rêve de le rencontrer s'est un jour réalisé. À l'époque, je m'occupe du lancement du sélection pour le tour de France à la Voile, un plan Joubert-Nivelt réplique de Diva qui vient de remporter l'Admiral's Cup 1983 en individuel. Grand succès. De trente bateaux prévus en production, ce sont trois cents voiliers nommés Sélection qui vont sortir du chantier. Encore un miracle vendéen. Les cadors de la voile s'en donnent à cœur joie. L'enjeu est de taille entre Dunkerque et Menton. L'équipe du chantier met ses meilleurs ouvriers pour réparer les coques et colmater les varangues des bateaux qui coupent au plus court, par dessus la digue submersible de Perros-Guirrec ou encore au plateau des barges aux Sables d'Olonne. Le sélection fait merveille. C'est le bateau des champions et des stars de la voile durant des années. Un jour, coup de téléphone de Gérard Petitpas. Le magazine L'année Bateaux veut faire sa couverture de juillet-août avec Éric Tabarly à la barre du Sélection. Comme d'habitude, ma réponse est positive. On va

se débrouiller pour trouver un bateau. Rendez-vous est pris à La Trinité-Sur-Mer. Trop beau pour y croire. À onze heures, Erwan Quéméré le photographe, arrive en premier suivi par Gérard et Eric Tabarly dans un pull marin bleu marine. On fait le tour du bateau. Sans un mot, Eric prend la barre, met en route le moteur et c'est parti. Dès la sortie du port, bastaque prise, envoi du spi. Trop fier, je m'applique. La drisse monte en flèche, mais j'oublie de fixer le tangon qui se balance au gré de la houle. Aussitôt, je remets tout en ordre sous la quiétude du maître. Le spi établi, nous filons vers son mouillage favori à Houat devant le passage du Béniguet. Les clichés sont dans la boîte. Un moment qui ne s'oublie pas. Comme d'autres, j'apprécie l'homme de la mer et des records qui s'est battu toute sa vie contre les éléments face à l'inconnu des mers du Sud et des grandes transats. A la veillée, dans un manoir, on devise, parlons des bords de Loire, de son enfance et de la ville d'Angers.

On me colle un nouveau défi. Accompagner Fred Beauchêne qui tourne un clip vidéo aux Antilles à bord d'un Sun Odyssey lors de la semaine d'Antigua. Un voyage symbolique organisé aux petits oignons par une boîte de location. Une grosse vedette à moteur est louée par l'équipe de tournage mené par Fred. Le voilier de quinze mètres est aux couleurs de la société bienfaitrice. Je dois prendre le rôle de skipper. L'équipage hétéroclite est composé d'Australiens, Néozélandais et Anglais. Le premier jour de la régata, tout se passe à merveille. A bord, pas un mot plus haut que les autres. Les deux Australiens

embraquent les envois de spi à la volée, l'Anglais est à l'avant et quatre autres personnes dans le cockpit sont chargées des manœuvres. Le premier jour, nous gagnons dans notre catégorie dans la bonne humeur, et le soir tout le monde s'amuse sur la plage. Je retrouve l'équipe de tournage. Un grand bonheur. Le lendemain, la régata reprend de plus belle dans l'eau transparente des Antilles, bonne ambiance à bord mais un équipier lors d'une manœuvre de spi juste avant la bouée de portant surpatte l'écoute sur le winch. De la main droite, je barre et de l'autre, je tente de l'aider mais en se précipitant avec son couteau, il me plante la lame au milieu de la paume de la main gauche. Je dois quitter le bord en urgence et c'est le gros bateau à moteur de Fred, filmant la scène, qui m'embarque en urgence et m'emmène dare-dare dans un dispensaire. A l'arrivée devant un petit village, le pilote du bateau tente de faire une manœuvre pour me débarquer mais il dérape en bloquant ses hélices sur des caillles. Des enfants du village et deux personnes à bord sautent dans l'eau ou plutôt sur une nappe d'oursins. Hurlements ! Une dizaine de personnes tente de pousser le bateau mais ça devient dangereux. Le pilote s'embrouille dans ses manœuvres. Voyant que le temps presse, malgré la douleur, je prends les commandes pour dégager le bateau en force et sans dégâts. Le bateau flotte de nouveau. Si néanmoins, telle mésaventure vous arrive, n'en parlez pas.

Chapitre 19

L'Atlantique comme banc d'essai

En 1980, la Transat des Alizés est organisée par Guy Plantier, un vrai passionné, un peu aventurier, grand amoureux du Maroc et des Antilles. C'est le début du grand boum de la plaisance. Propriétaire d'un Amel, il a eu l'idée de traverser l'Atlantique en flottille, sécurité oblige. C'est la transat de Monsieur tout le monde ; chefs d'entreprise, acteurs à l'image de Thierry Lhermitte, passionnés et marins dans l'âme. Avec Jeanneau en 1987, j'ai la chance de participer à cette Transat des Alizés pour faire naviguer le premier Sun Magic 44 de la série, et ainsi accompagner plusieurs centaines de voiliers de série. De surcroit, cerise sur le gâteau, j'ai reçu l'appui de TF1. Le rallye part de Hyères vers les Antilles avec un stop d'une semaine à Casablanca au Maroc. Pourquoi en novembre ? La date permet de profiter des vents dominants pour aller aux Amériques à la recherche des alizés du Nord-Est qui poussent jusqu'aux Antilles, aidés par le courant. Pour partir, on attend l'automne, c'est-à-dire la fin de la saison des cyclones. A peu de chose près, c'est la route de Christophe Colomb, «la plus sûre et la plus rapide». Traverser en quatre semaines est alors très honorable

à cette époque. Le concept du rallye permet à des gens de tout milieu de réaliser leur rêve. Je me suis fait accompagner par deux journalistes de TF1, Bruno et Eric, plus quelques copains. A cette époque, on navigue encore au sextant, le GPS n'existant pas. Nos meilleurs souvenirs : une belle traversée de la Méditerranée plein pot vent arrière, une belle escale à Casablanca avec soirées inoubliables, des nuits étoilées sous les alizés, une baleine qui plonge devant l'étrave, des poissons tous les jours dans notre assiette, une bonne ambiance entre copains, une belle parade à l'arrivée aux Antilles arrosée de rhum blanc. En souvenir, j'ai eu droit à un beau reportage sur TF1 titré «Les fous des alizés» et j'ai rapporté un cahier complet sur les qualités et les modifications à apporter au Sun Magic 44.

Encore aujourd'hui, comme «guide en mer», j'ai la chance de tester comme «expert» les nouveaux voiliers, dans le cadre d'une mission pour la qualité avec les concepteurs avant la mise en production. Des tests en mer grandeur nature, intrinsèquement impartiaux, réalisés lors de petites et grandes traversées. La mission consiste à détecter les premiers défauts de jeunesse comme je l'ai fait sur le Sun Magic 44, afin d'améliorer le confort et la sécurité des futurs propriétaires. Pendant l'essai d'un prototype, je vérifie la robustesse de tous les éléments qui composent un bateau dans la durée et dans des conditions extrêmes. En 2014, je profite d'un convoi pour une société de charter grecque pour établir une liste de modifications du bateau. Nous sommes partis

de Marina baie des Anges sur un Sun Odyssey 54DS pour rejoindre le port d'Athènes en passant par le détroit de Messine entre l'Italie et la Sicile plus le canal de Corinthe qui sépare le Péloponnèse de la Grèce occidentale. Un mistral musclé nous a portés jusqu'à Bonifacio sans casse, mais au passage des Lavezzi et l'archipel de Maddalena en Sardaigne, le vent bascule de 180 degrés avec plus d'intensité et une mer forte. D'un coup, les barres ne répondent plus. Elles tournent dans le vide. La recherche de la barre de secours au fond du coffre sous une pile de matériel, prend du temps alors que le bateau se déplace à son gré. On affale tout et on se met à la cape. Enfin, la barre de secours est à poste. Un bon test pour vérifier son fonctionnement. Dans les conditions difficiles, on se fait balloter d'un bord sur l'autre. Au moteur, on file se mettre à l'abri et réparer. Les drosses de barre se sont détendues et l'une d'elle est sortie de son emplacement. C'est noté dans le rapport. La traversée vers les îles ioniennes dans le vent du nord gagnant ressemble à une conquête de l'inutile. Enfin, quel bonheur de sentir la terre après une longue traversée difficile et quel bonheur d'être exactement à l'heure de son estime portée sur la carte en papier du SHOM. Mais comme toujours, le marin dans l'âme est content d'arriver mais toujours excité de repartir. Quand je suis en mer, j'aime finir mon quart de six heures du matin et aller me glisser dans mon duvet. À terre on ne connaît pas ce bonheur. Je ne suis pas un aventurier au sens propre du terme mais comme tout le monde j'ai vécu l'enfer, la souffrance, la peine et on m'a juré que c'était

normal. Quelqu'un a dit que la voile c'est un judicieux mélange de masochisme qui se concentre sur la douleur pour finir en extase. J'ai en mémoire des navigations pas plus loin que le port d'attache de mon premier bateau à se taper la tête sur un winch. Je suis rentré dans le port du Palais à la godille après six heures de navigation à vue sans vent. J'ai dormi dans le carré avec un sceau au dessus de ma tête pour éviter la goutte d'eau rebelle qui s'infiltré dans mon duvet. J'ai embarqué des copines que je n'ai plus jamais revues. Maudit mal de mer. Comme disaient les explorateurs Gérard Janichon et Jérôme Poncet sur Damien « nous sommes tous dingues. Il faut être inconscients pour qualifier cette navigation de plaisance ». Avec l'expérience et les milles parcourus, je retrouve des sensations oubliées au plus profond de moi. En mer, tout le monde ne peut pas réagir de la même façon. Certains en reviennent frustrés devant le vide, angoissés face au mauvais temps, dépités par le calme. D'autres se sentent fatigués par le manque de confort, dépossédés de leur repère devant l'infini, handicapés par le manque d'exercice, démoralisés par le silence, malades dans un monde qui bouge ou emprisonnés dans l'ennui. Au début, le moral en prend un coup. Mais en persévérant et avec un peu d'expérience, naviguer réserve de bonnes surprises. Tout d'abord, c'est un formidable révélateur de découverte de soi-même. On est surpris du dépassement de ses capacités dans des moments difficiles. Pourquoi, cherche-t-on à faire le tour du monde à la voile en solitaire en amateur bien sûr, pourquoi escalade-t-on l'Himalaya ? C'est dans les épreuves que

l'homme peut mieux se connaître face aux autres. Dans un radeau de survie, six personnalités différentes ont passés des jours à la dérive. Il n'avaient plus à manger ni rien à boire. Parmi eux, Olivier Redkins, un ami d'Angers qui m'a raconté plusieurs fois son naufrage. Ils ne se connaissaient pas avant de traverser l'atlantique. Récupérés par un cargo dans des états inhumains, fatigués à la limite de la mort, ils se sont jurés de rester fidèles toute leur vie. J'ai été témoin dans ma ville natale de leur amitié éternelle. Le bonheur tient à peu de choses. Les livres et les magazines abondent d'histoires de loyauté à bord d'un bateau tout comme la solidarité en mer.

Dans la difficulté, une autre force se développe en soi, celle d'une grande capacité de résistance. Par réflexe, le corps s'adapte à toutes les nouvelles situations et on ne s'en plaint pas. Marcher en équilibriste à la gîte sans râler, se cramponner à la barre pendant des heures sans rechigner, faire la vaisselle dans un tout petit évier avec de l'eau salée, dormir dans un duvet humide baladé d'un bord sur l'autre. Pour arriver en pleine forme et pour économiser ses forces, malgré des préparatifs interminables longs et minutieux, il faut rester zen. Quelque soit l'effort et l'inconfort, le but à atteindre est sublime. En mer, la lumière est la plus belle création du monde avec ses couleurs roses, bleues, rouges, jaunes arc en ciel sans oublier le rayon vert du côté des Caraïbes et les aurores boréales. Au large, le regard est saisi par la beauté de la nature éclairée par le soleil et les astres. Au mouillage, comment ne pas rester insensible au

fond cristallin d'une magnifique baie dans les Éoliennes et s'émerveiller devant le tombant d'un volcan d'un ton vert et gris. Un petit rien devient important. Une étoile filante qu'on attend pendant son quart, l'élégance d'un battement d'ailes au ras de l'eau d'un albatros des grands océans, l'envolée des exocets à trois heures du matin en ricochet devant une lune rousse, la clarté du petit jour avec ses enfilades de nuages à l'horizon, le son du changement de régime de vent prévu à l'heure de son virement, l'odeur de la terre qui surgit à l'horizon. Notre regard s'émerveille, notre vue s'accommode, notre audition se décuple par le vent, le soleil et la mer.

Notre sixième sens prévoit le danger. C'est dans l'inconscient du marin. Il suffit d'un moindre bruit pour se mettre en alerte, un son inhabituel qui nous perturbe d'un coup. On ne sait pas ce que c'est mais il y a quelque chose d'anormal. Le vent qui monte, un hauban qui grince, la barre qui force sous pilote, une assiette qui bouge dans son emplacement. En course, ce phénomène est encore plus sensible. Les régatiers du grand large ont toujours l'oreille dressée, comme un chien de chasse. Quand le bateau ralentit, le puriste remet de la toile. Quand les voiles faseyent, il ajuste le fenon au millimètre. Si il sent une traînée inhabituelle, il sait d'instinct qu'une algue s'est prise dans le safran. Avec l'expérience et le temps, les réflexes deviennent naturels.

Chapitre 20

Le privilège du métier

Je me souviens d'un premier essai «presse-bouton» avec un journaliste anglais au port de Nice. En face, se trouve un yacht d'une trentaine de mètres aussi brillant qu'une bague en or. Je dois démontrer aux journalistes que les manœuvres au port sont désormais un jeu d'enfant avec notre belle invention qui va changer le monde des marins amateurs. Il y a un espace si réduit entre les carènes qu'il est impossible d'en sortir même avec un propulseur d'étrave. Le système est breveté pour que le bateau puisse se mouvoir dans tous les sens avec une rotation de l'hélice sur des pods à 360 degrés. Je me colle au poste de pilotage en montrant qu'avec mon doigt je contrôle la situation. Je me déhale du quai en latéral comme un danseur qui fait un pas de côté avant la valse. Pour m'écarter du joyau des mers, je fais pivoter le bateau de 180 degrés. Le journaliste filme la manœuvre avec une petite caméra. Le bateau prend de l'élan puis file doucement sur son erre. J'éprouve une certaine fierté, confiant dans ma manœuvre que j'ai répété mille fois auparavant, quand soudain une alarme annonce une panne électrique et une alerte au feu. Du coup, une autre sirène hurle sur le yacht et tout l'équipage est paré à la manœuvre. En deux secondes, je remets les commandes en manuel pré-

vues dans ce cas de figure et je réussis à m'extirper sans toucher la beauté. Cette belle bavure me coûte un reportage «genre bêtisier» sur le site anglais du journaliste qui s'est vu jusque dans les bureaux aux USA. Ma promotion en a pris un coup.

1992. Bradet me désigne pour partir deux mois à Barcelone. Nous sommes en réunion commerciale. Grosse surprise. Le CIO (Comité International Olympique) a commandé 100 bateaux à moteur et s'est fait prêter un voilier, le JOD 35. La vie est belle. Sur place, ils bâtissent un village olympique et ils creusent un port de plaisance. Tout a été vendu en package, bateau, appartement et place de port. Malins ces Espagnols ! Pour les jeux Olympiques, les bateaux vont servir pour la presse, la télévision et aussi pour les arbitres. Jean-Paul de l'administration des ventes, associé à Pépé à Madrid prennent les choses en mains. Les travaux dans la ville sont gigantesques, jusqu'à l'aéroport tout en marbre, rien n'est trop beau pour les Jeux olympiques. La politique internationale ne joue pas en leur faveur. Les Serbes déclenchent la guerre à Sarajevo en Bosnie et l'ONU vote un embargo contre la Yougoslavie. Heureusement, il n'y aura pas de boycott. L'Espagne est un peuple accueillant. Nos interlocuteurs sont Catalans. Mercedes, une belle Espagnole et Philip son chef, des pros du marketing. Dès le début de l'été 92, les bateaux flottent dans le port, bien alignés devant la capitainerie. Briefing pour établir la liste des pi-

lotes. Je n'en fais pas partie. Je me réserve pour accueillir la presse. En revanche, au dernier moment, je dois positionner le voilier - un JOD 35 - à un point précis proche de la ligne de départ des séries olympiques des hommes et des femmes. D'un coup, dix minutes avant le signal d'attention de la première série des Finn, toute la flotte fonce vers nous avec un sac à la main. D'un coup de baguette magique, ils empannent à deux longueurs de notre flanc gauche, puis nous jettent leur fardeau à tour de rôle. Le cockpit se remplit à une vitesse incroyable. J'admire le petit train de voiliers des séries Europe, Lechner, Finn, Flying Dutchman, Star, Soling, Tornado. Je reconnais au passage les Français Franck David en planche à voile et Yves Loday et Nicolas Hénard en Tornado, bientôt médaillés d'or, mais aussi Felipe VI, futur roi d'Espagne, porte drapeau de l'équipe Olympique espagnole dans la catégorie des Soling qui me donne son petit sac à l'effigie de son rang. L'Espagnol qui m'accompagne ne semble pas dérouté. À la fin des régates, le petit jeu consiste à redonner à chacun son sac dans le sens inverse. Étrangement, la distribution se passe bien avec à chaque fois un remerciement dans leur langue y compris Felipe VI en français.

Attention, certains sont intraitable sur ce sujet ! On ne met pas à l'eau un bateau le vendredi et on ne pêche pas plus un vendredi, encore moins si c'est le jour des morts. Une vieille coutume. Pourtant, un lord a voulu conjurer cette croyance commune à tous les marins du monde. Il fait construire une goélette baptisée Friday (vendredi en anglais) et témoi-

gnant d'un bel entêtement, il en confie le commandement à un capitaine du nom de Friday. Il recrute un équipage qu'il paye à prix d'or... mais le Friday prend la mer un vendredi et coule à la sortie du port. Plus tard, un voilier trois mats français de 39 mètres a pris le nom de Vendredi 13 pour disputer en solitaire la transat anglaise de 1972. Il est solidement construit à Saint Nazaire en sandwich fibre de verre/mousse polyuréthane dans une époque de délire. Malgré tous les problèmes à bord, le skipper termine deuxième de la course derrière Alain Colas mais, après une seconde vie en charter, le vendredi 13 va descendre aux enfers des épaves mythiques. Comme quoi, il ne faut pas réveiller les mythes et légendes qui dorment depuis la nuit des temps.

Chapitre 21

Seul dans les alizés !

Je quitte Madère. Direction la Martinique aux Antilles soit 3 500 milles. Un petit détail, je suis seul sur l'océan. Il y a du niveau. Dès le premier jour, je navigue sur une mer hachée comme un steak qu'on retourne dans une poêle à frire. Les vagues font du saute-mouton près de la côte alors que sous le vent, le grand chapeau bloque les bourrasques de vent qui voltigent au sommet et reviennent en boomerang vers l'Atlantique tout en s'accélégrant à grande vitesse sur une bande de 50 milles.

Comme un champ de mine, je suis bombardé d'embruns jusqu'à la hauteur du pont du bateau. Derrière moi, l'île ne forme plus qu'un gros champignon pelé au milieu d'une forêt d'eau de mer qui diminue à vue d'œil à plus de 10 nœuds sous Spi symétrique. Rien ne va plus, le tour est joué. Impossible de revenir vers le port à moins d'une grosse avarie tant la mer fait obstacle derrière moi.

Pendant la saison des alizés, la vitesse du vent peut atteindre trente cinq nœuds dans les rafales et peut durer entre 15 et 30 minutes. Je les connais bien. Ce n'est pas la première fois que je traverse l'Atlantique, mais cette fois-ci, je suis seul à bord. Je reste cepen-

dant toujours sur mes gardes parce que les grains - une soufflerie de plus de 2000 Watts d'un hypothétique réacteur céleste - attaquent par derrière comme de sales traites, et surtout ne préviennent pas. On peut reconnaître leur présence par un changement de régime de vent sorte de caresse qui chatouille le lobe de l'oreille. La mer passe tout d'un coup au bleu gris se transformant en tôle ondulée. Le grain noir arrive comme un obus ou un TGV à pleine vitesse. Il tranche le ciel bleu tacheté de jolies pâquerettes blanches. À ce moment là, il faut serrer les fesses, prendre la barre à deux mains, débloquer les nœuds sur les écouteurs, border à fond le barber du bras de spi, caler les jambes au fond du cockpit, retirer sa casquette et serrer son harnais au plus court tout en scrutant le déroulement de la scène derrière le bateau. Tout un travail de précision à prendre au sérieux ! Sinon, le barreur va ressembler à une crêpe au porto de Mad'moiselle Breizh retournée d'un coup de poignet. De jour, le roulis en vrac prend une forme de balançoire mais dans les ténèbres, c'est pire. En clair, tu «pleures ta mère !»

Cette nuit là, j'ai peur. Le ciel n'existe plus. Le trou noir. Pas de visibilité ni de lumière, excepté trois points lumineux, mes feux de route vert et rouge à l'étrave et le blanc en tête de mât, petite lueur dans le tranchant d'un poignard qui tombe du ciel. A la barre, la pétoche dans les petites vibrations de mon bateau qui frôle les quinze nœuds sous spi ! Puis vient la lente accélération du cœur quand l'assaut du grain intervient sans prévenir. Les yeux cherchent

un détail dans le vent, voire le bord de chute à peine visible pour tenir le bateau dans l'axe du vent. Je pompe des deux mains au plus juste, intimidé par la bourrasque qui monte à plus de 35 nœuds. Les mains tremblent devant l'adversaire. Le vent hurle dans le dos. Je frissonne en me disant que j'aurais du affaler avant la nuit. Mais pas question ! Je suis en course bien placé devant le gros paquet de concurrents. La trajectoire est parfaitement rectiligne. On entend des coups de canons qui résonnent sur l'avant de la coque mais le bateau file très vite en s'élevant sur ses deux safrans. Je prie en regardant mon spi qui dévente au malheureux coup de barre maladroit. Le bateau frémit, il tangué un peu et se redresse par un joli dérapage à plus de 15 nœuds. Il y a une heure, je naviguais sur un tapis roulant. Le bonheur. Maintenant, c'est la guerre ! Pourvu que mon Sun Fast 3200 tienne le coup. Merci Daniel (Andrieu) d'avoir dessiné un si beau bateau. Merci au chantier Jean-neau pour sa rigidité !

Puis d'un coup, la grande parade. La barre ne répond plus et mes lames de safrans ne mordent plus le macadam de la mer. Je perds le contrôle du bateau. Il décroche comme une savonnette, se cabre puis se couche sur l'eau comme épuisé par une nuit d'efforts. A ce moment là, Je suis projeté dans le vide, aspiré vers les abîmes, heureusement retenu par ma laisse comme un chien effrayé dans une prison. Je ne peux ni penser ni raisonner. D'une main, j'agrippe au passage la filière, le fil acier tendu qui ceinture ma monture. N'ayant plus de maître, le bateau est

stoppé net, freiné par le tangon qui traîne dans l'eau. Il pivote sur lui-même. Les voiles grondent. Le spi de 83 mètres carrés – la superficie d'un déjà bel appartement ! - se transforme en poche d'eau dans le fracas de gratte-ciel qui s'écroule. Là-haut, le vent hurle dans les voiles qui risquent de se déchirer. Mes yeux ne s'accrochent à rien. Pas d'espoir de reprendre les reines pour le remettre au galop. Le vent est trop violent. Je suis en danger si je ne réagis pas dans le dixième de seconde. Dans un réflexe sauveur, dans l'inconfort, sur un toboggan à l'envers, le cockpit comme une peau de banane, j'abandonne mes prises pour larguer tout ce qui se trouve à portée de main soulageant ma conscience et le bateau.

Pendant une heure, tu ressembles à une lavandière, le dos pilonné à force de brasser les voiles. Tout un travail d'équilibre, de vitesse, de souplesse, de coordination. A la fin du round contre le vent, tu te plains de douleurs cervicales, et puis après la corvée, le calme après le passage du train... Mettre en ordre de marche en attendant la prochaine. J'ai pourtant de l'entraînement mais la fatigue a eu le dessus. Au bout du quatrième grain, des signes de désorientation apparaissent, ne sachant plus dans quelle direction se trouve ma trajectoire. Pas de repère. Il faut travailler le mental mais pour ça, se forcer à faire une micro sieste dans les moments plus serein sous pilote automatique. De toute façon, je sais que le bateau est un char d'assaut qui résiste.

Le mât plie comme une canne à pêche, mais ne rompt

pas. La première fois, c'est impressionnant. Se dire qu'on va passer par-dessus bord, ne plus revoir ses amis, abandonné au milieu de l'Atlantique à 1000 mètres de fonds parmi les grands cétacés. Le spectre du grand océan. Dans mon cockpit, je suis seul au monde devant le grand tableau noir de l'école de la vie. Je repense à tous ceux qui ont péri en mer depuis l'antiquité et qui resurgissent dans des moments de fatigue et d'hallucination. Je me souviens de cette autre nuit de navigation où le sommeil a disparu. Nous sommes deux à bord se relayant à tour de rôle pour barrer toutes les trois heures. Lui dort comme un bébé aussitôt dans son duvet. Moi, je mets des plombes à fermer les yeux luttant dans l'inconfort du bateau pleine balle dans la grande houle de l'océan et m'épuisant dans le grand chamboule à l'intérieur du bateau. Les gros efforts que je dois faire à chaque quart m'embrouillent le cerveau. Durant deux jours et je ne sais pas pourquoi, les grands esprits de la mer ont envahi ma tête. Je m'épuise de longues heures sans dormir. Je lutte contre le temps. Mes oreilles sifflent et se tendent vers l'orchestre philharmonique de Prague comme si j'étais au premier rang avec Kafka. Le moindre bruit devient clairon. La drisse, un violon. Le mât, une batterie. L'étrave, une guitare. Un couinement, un hautbois. Le sillage, une chorale. La valse des crêtes de la mer grandit dans ma conscience. Je n'ai pas le temps d'ouvrir les yeux qu'un nouveau tango démarre dans mon dos. Une danse entre le bateau et l'océan à mesure que le vent donne le tempo. Le chef d'orchestre s'agite comme un fou à la barre. Moi je deviens fou au fond de mon

trou. Tous les marins sont envahis par cette douce mélancolie qui remonte du fond des océans comme la chanson d'une belle sirène pour attirer dans un lit fantôme. Je m'explique la cause de ces mauvaises fréquentations en navigation éprouvante comme dans une tempête ou un cyclone. Ce n'est pas seulement le manque de sommeil qui provoque ces dangereuses hallucinations mais l'effort permanent, physique et mental, qui entraîne souvent des maux de tête. Sans compter que la déshydratation influe sur le gonflement des artères. Il faut lutter comme le jeu d'un boxeur contre le vent qui donne ses coups de manière désordonnée, en contre attaque et revers jusqu'au KO final si on ne trouve pas au fond de soi l'énergie pour trouver un bon équilibre sur un bateau.

Chapitre 22

Pour les yeux de ma douce !

C'est terrible ce froid en France et cet hiver qui n'en finit pas. Il y a certainement un truc qui cloche. Pourquoi on se tape toutes les dépressions, la pluie et les vents glaciaux réservés d'habitude aux pays du Nord. On ne parle que de ça ! Encore un coup de Trafalgar des Anglais ! Mais franchement on en a marre... Heureusement que j'ai décidé l'été dernier de laisser mon bateau à Valence en Espagne. Une idée providentielle pour naviguer au chaud et en amoureux huit jours aux Baléares lors des ponts de mai. Les statistiques d'ensoleillement sont de 90 %. De plus, les vols ne sont pas chers. Pour parfaire le tableau et pour gagner du temps, un soir à la maison et dans un élan de générosité - et oui, c'est important de le préciser pour la suite de mon histoire - je propose de naviguer tout seul de Valence aux Baléares (deux jours à vol d'oiseau) et de faire gagner à Nathalie du temps en prenant un vol direct pour Palma de Majorque.

Je n'ai guère besoin d'insister pour avoir son accord. Un geste d'élégance tout à mon honneur même si, je vous l'avoue, je savoure ce petit mélange de plaisir et d'insouciance de me retrouver en solo à bord. Je suis sur le quai au Club Nautico de Valencia et déjà une

question me taraude l'esprit. Mon joli voilier a-t-il passé l'hiver sans problème ? Bonne surprise, le bateau est nickel extérieurement, pas de gouttes d'humidité à l'intérieur. Super ! A peine monté à bord, je retrouve mes automatismes et pendant quelques heures c'est le branle-bas de combat. Sortir les voiles, recharger les batteries, contrôler les vannes, arroser de WD40 les zones de frottements, vérifier le niveau de gazole et de butane, remplir le réservoir d'eau, allumer l'électronique, vérifier les feux de mât, et enfin «s'offrir» une petite plongée dans l'eau saumâtre pour enlever mes sacs poubelles qui enroulent les safrans et l'hélice. Cette petite astuce évite d'avoir des coquillages sur ces parties où il y a peu d'antifouling. J'ai juste une journée devant moi avant de partir pour Palma à plus de 120 milles à l'Est. Il faut compter trente heures de navigation. C'est une petite virée de débutant. De plus, le temps est magnifique avec juste une petite brise très douce qui vient de la montagne. C'est parfait, mon objectif est d'arriver avant l'avion de 8 heures demain matin pour accueillir mon équipière favorite. Fin d'après-midi. Paco, un ami local qui m'a loué sa place de port, passe me voir pour me montrer son nouveau voilier qu'il a entièrement refait. Un joli Amel des années 70. Dans la conversation, il me dit qu'il ne pourra pas faire la dernière couche de peinture parce que la météo locale prévoit de la pluie pour le week-end. Il me met la puce à l'oreille. Un dernier point météo pour me rassurer. Effectivement, ils annoncent du mauvais temps et 30 nœuds d'Est pour le lendemain. J'ai du mal à y croire. Pour le moment, le

vent est absent et c'est grand soleil. Pas question de traîner dans le coin et d'attendre des plombes. Si je ne pars pas, tout mon plan tombe à l'eau. J'envoie un texto : « je pars, ne t'inquiète pas je serai à l'heure ma chérie ! » C'est mon petit péché mignon ; je veux tellement bien faire. Décidé, je file faire des courses. Si vous allez là-bas, il faut absolument goûter les oranges pressées au club de Valence.

Comme il fallait s'y attendre, ce jeudi matin le vent est passé à l'Est. Pile poil dans ma direction. De plus, il est déjà établi à presque 20 nœuds. Petite consolation, le ciel est dégagé. Inutile de se voiler la face, la situation est quand même bien moche. Coup de fil à Paco pour avoir son avis. Quelques minutes plus tard, il me rappelle pour me donner un bulletin local pas très encourageant. Je fais un saut au club pour vérifier la météo que je compare avec un fichier grib sur mon iPad pris avec le Wifi du port. Du coup, j'ai un bon recoupement des conditions. Bon je suis seul donc je n'engage pas la vie de quelqu'un d'autre, puis j'ai un excellent bateau et une bonne expérience du large. En Méditerranée que je connais bien, tu pars en maillot et tu te retrouves en combinaison de plongée. Mais, rien de grave. Combien de fois, je me suis fait avoir ! De toute façon je vais vers le large, et apparemment le gros de l'orage va passer cette nuit quand je serai par 1000 mètres de fond à l'abri de toutes côtes. J'ai envie de faire confiance dans ma bonne étoile. De toute façon, on m'attend de l'autre côté (ça c'est toujours la genèse du drame et pourtant ça part toujours d'un bon sentiment).

Vas-y mon pote, amuse-toi. Bien décidé, je prépare un ris et j'endraille le solent. Je n'ai pas d'enrouleur mais des voiles d'avant classiques. Je vérifie que l' AIS fonctionne bien – La zone est envahie de cargos qui remontent de Gibraltar et de ferries entre les îles. À 9 heures, je hisse la grand-voile.

En sortant du port, je jubile comme un enfant qui a retrouvé son jouet. Je file à plus de 6 nœuds sous voiles et le décor est magnifique. J'ai droit à une belle navigation comme on l'aime. Je règle le pilote sur 85° en route direct au bon plein et je décide de me faire un bol de café et une grosse tartine de confiture à la fraise. Cette journée du jeudi 25 avril est un vrai bonheur sur l'eau. Des dauphins, du plaisir à la barre, de la sérénité et de la vitesse. Je vous laisse imaginer. Et puis à la tombée de la nuit, une série de petites choses commencent à m'alerter. D'abord, le vent forçit doucement et tourne de plus en plus vers l'Ouest m'obligeant à m'écarter de la route directe. Ce n'est pas bon pour le moral. Je reprends un ris dans la grand-voile et je continue au près sous foc ORC. Deuxième indice fâcheux, il fait plus froid et les vagues commencent à envahir le pont avec parfois une montagne d'eau à affronter de face. Dans ces moments-là, on ne fait pas le malin. Cette fois, je prends la situation très au sérieux. Je me prépare comme si je devais affronter l'Everest par la face Nord. Je m'harnache dans le cockpit et j'enfile mon ciré et mes bottes. Il est 22 heures, et en quelques minutes le vent monte de plus en plus. Je vois des feux qui me semblent assez proches. Il pleut

des cordes. Je scrute mon AIS et vérifie les positions des bateaux. De ce côté là, je suis tranquille.

D'un coup, le voilier s'arrête violemment après une chute libre à tout casser comme si la mer avait disparu. Je perds le contrôle du bateau et je me retrouve projeté sous le vent retenu par la sangle de mon harnais. Ma jambe heurte le winch et ma tête le rebord de l'hiloire. Un peu sonné, je me redresse. Toute l'électronique s'est arrêtée sauf le pilote. Le mât est toujours là. Ouf. Le bateau reprend sa gîte. Coup d'œil à l'intérieur. Je vois de l'eau sur les rebords des planchers. Pas de panique ! Je vais voir ce qui se passe. Je goûte l'eau : elle est douce. OK pompe de cale en route. La situation s'empire de plus en plus. Dans ma tête, je me repasse la liste des choses à faire en cas de naufrage. Le radeau de survie, mes affaires, et d'un seul coup je repense que je n'ai pas enlevé le cadenas du coffre à bib. Avec difficulté, je trouve la clé qui se trouve à sa place et je vérifie que le radeau est facile à enlever. De toute façon, il faudrait que le bateau coule pour quitter le bord. Je me souviens d'un conseil avisé de VDH (Jean-Luc Van Den Heede) lors du stage de survie ISAF qui en a vu des bateaux abandonnés...

Et ça continue ! Il est deux heures du matin quand l'ambiance tourne au Titanic. Les vagues viennent de partout et le vent siffle dans les haubans. La bouée couronne se détache de son support et part à la mer. Le vent doit frôler les 50 nœuds (c'est ce que j'apprendrai le lendemain en arrivant à Palma). Je ne

sais pas comment je fais pour tenir le coup. J'ai veillé toute la première partie de nuit à la barre essayant de tenir le bateau face aux vagues et de ne pas trop me faire coucher par le vent. La grand-voile souffre vraiment. Il faut affaler, sauf que la drisse complètement libre n'agit plus, et je n'arrive pas à me mettre face au vent. La latte forcée du haut de la Grand-voile coince le coulisseau. Surtout, il m'est difficile de me tenir debout sans risquer de partir à la mer. Je ne suis pas en survie mais ça ressemble presque à cela. J'aperçois une latte qui déchire la chute. Je suis toujours face au vent mais impossible d'affaler. Si je dois prendre la fuite vers Ibiza à 50 milles sous le vent, Nathalie comprendra. A force d'essayer de passer d'un bord sur l'autre dans un drôle d'inconfort, j'arrive enfin à affaler.

Le vent hurle toujours et la mer est impraticable, mais le risque de casser est passé. Je renvoie un bout de foc et j'avance doucement vers Palma en tirant des bords. Ma ténacité a payé. La nuit est longue sans repos. Au petit matin, j'aperçois enfin l'île. Il me faudra encore plus de huit heures pour arriver au port. Mission accomplie. La bonne idée de partir seul offre au moins un avantage : Nathalie va continuer à aimer le voilier et connaître le meilleur. Les jolies «calas» de rêve de Majorque. On continuera à louer des voiliers... mais avec plus de sagesse.

Chapitre 23

Marins solidaires

Le départ est le moment de dire au revoir à ses amis qui vont s'inquiéter, vous regretter mais surtout vous envier. Dans la cabine du bateau, la veilleuse allumée, je me laisse emporter par la douce brise dans le vieux port de la Rochelle en cet hiver rigoureux. Les drisses claquent au vent. Je sens le battement du voilier qui m'intrigue. Le bruit du léger clapotis sur la coque, le son du bois qui craque, la mélodie du vent qui fuse dans les haubans. Le spectacle inhabituel amuse. Dans le bassin fermé par une écluse, le concubinage avec les autres bateaux offre une solidarité qu'on ne trouve plus dans les villes. C'est le cas d'un grand patron, Pierre et de ce constructeur amateur, un peu vagabond dans des vêtements de mer nauséabonds, qui attend la prochaine marée pour sortir du bassin. En fait, le port l'a sommé de partir au plus vite dès qu'il aura payé sa note qui monte au delà de ses finances. Sur mon tribord, un très beau voilier de seize mètres, un Garcia, équipé de toutes les options pour naviguer loin. C'est un grand PDG du pétrole. Pour son année sabbatique, il a endossé un pantalon troué presque sale, il boit dans des verres plastiques, il ne fait pas la gueule, fait lui-même la cuisine ou le ménage avec son balai brosse qu'il a acheté chez l'accastilleur du coin,

devenu son ami. Ses mots ne sont pas des ordres mais ils vont droits au cœur. Il nous accepte dans son intimité familière. Il ne parle pas CAC 40 mais cherche la monnaie au fond de sa poche. Avec le vagabond qui se prénomme Franck, le courant est passé entre eux. Ce matin là, Il fait encore nuit quand l'homme de service du port se glisse par le petit portillon qui donne accès directement au système hydraulique du sas. Une fine couche de givre blanche recouvre les abords du quai et ses empreintes sont les premières à maculer la surface du sol. Vif, silencieux et souple comme un poisson qui se faufile à travers les eaux salées du port, le skipper frauduleux attend que l'écluse s'ouvre pour s'éclipser sur son bateau noir sans se faire voir. L'éclusier prend la grosse manivelle du système hydraulique dans le local de contrôle et, au moment où le soleil commence à se lever derrière le grand phare, actionne le mécanisme qui ouvre les portes du salut à notre fraudeur. Le voilier se sauve dans le dos de l'éclusier. Il a pris la poudre d'escampette vers le Brésil. L'éclusier est en furie. Le grand patron comprend la supercherie et sans rien dire, lui présente un chèque pour régler la note du fraudeur. Belle image de solidarité. Il aime les audacieux. Franck a construit son bateau en acier avec de petits moyens. Je vous en ai déjà parlé. Durant cinq ans, il a consacré toutes ses heures, toute son énergie pour le fabriquer. Il a tout abandonné pour partir des années. Laisser la misère du monde, la politique, les embêtements de la vie, les tourments, mon voisin, mon collègue. Il ose prendre la vie du bon côté avec l'égoïsme de sa religion. Vivre en paix sur un bateau.

Une année sabbatique, ça se mérite, dit Pierre. Les responsabilités, je les laisse aux autres. Il sait que dans le roulis du bateau, en plein océan, la vie va reprendre du sens comme ce vagabond. La fascination de la mer sur un bateau donne à réfléchir. Est-ce la recherche de la solitude dans des conditions extrêmes, la privation du confort terrestre ou le besoin de partir loin des tracas du quotidien ? Il brûle d'impatience dans ce début d'hiver d'enfiler sa vareuse marine pour embarquer loin du bruit et des clients, et prendre le large au delà de la tourelle Richelieu. Il aime les rayons du soleil qui s'infiltrent dans sa cabine de pilotage par la large baie latérale et la projection des embruns de l'étrave qui apporte cette luminosité éclatante qu'on ne retrouve que sur un bateau. Il en est persuadé.

Pas de compétition, pas de résultat, pas de public à épater seulement le plaisir de dompter les choses simples de la vie dans la pureté du monde. Chaque moment sur un bateau révèle de nouvelles aptitudes à l'adaptation dans un milieu souvent redoutable. Sur un bateau, on est plus libre que n'importe quel endroit sur terre et bizarrement, on passe des heures à ne rien faire, à rêvasser sans but précis. Le temps ne compte pas. Je pense souvent à cette image de forte solitude au milieu de l'atlantique dans le silence du grand bleu. Angoisse, tension, fascination, humilité, ténacité, vigilance, il faut aller jusqu'au bout de soi sans compter sur une équipe ou ses collègues. Trouver la bonne solution seul quand on se trouve devant des nuages menaçants. Calculer mentalement

la force du vent. Changer de cap au bon moment et surtout, réussir sa navigation sans rien casser sur son bateau. La mer rajeunit, même si nos traits deviennent plus marqués. Rides profondes, peau cassée, paupières tombantes, bouche salée, mains creusées.

La mer est ouverte à tous, librement, sans droit d'entrée comme au péage d'une autoroute. Des femmes et des hommes l'ont sillonnée des cinq continents par les quatre océans. Il y a tant d'histoires à raconter vécues par des marins comme Vasco de Gama, Vito Dumas, Moitessier... des poètes de la mer, des passagers clandestins, des pêcheurs d'Islande ou de Terre-Neuve et des plaisanciers amateurs. Les personnes qui ne connaissent pas ce milieu disent qu'il est inhospitalier. Pour beaucoup, la mer est un vide, un néant, une angoisse, la peur de perdre son temps. La mer, est sans intérêt ou il n'y a rien à faire. C'est l'ennui. Détrompez-vous, on a tout à apprendre de la mer.

Chapitre 24

Tel père tel fils !

La mer aiguise l'esprit de compétition. C'est un matin d'hiver brumeux où il fait bon aller sur la mer invisible. A bord, nous ne sommes que deux, mon fils de 10 ans et moi. C'est la dernière régate de Saint Gilles Croix de vie sur le sept mètres d'un ami. Le départ est donné à 10 heures pour un parcours côtier d'environ 15 milles. Nous sommes dans la catégorie des petits voiliers mais le départ est commun avec les grands ratings. Sur l'eau, beaucoup de visages heureux. Dans la blancheur du temps, les cirés jaunes dialoguent entre ciel et mer. Quel bonheur pour un père de naviguer avec son fils ! Je confie la barre à Jérôme pour prendre le départ. Je passe mon temps à vérifier les voiles et le chrono. 5,4,3,2,1... 0 ! D'emblée, on se fait couvrir par les grandes unités qui impressionnent Jérôme. Tous les voiliers sont tribord amures. Sans le faire exprès, Jérôme donne un coup de barre qui nous fait virer juste derrière un 45 pieds. Par chance, on se dégage bâbord amures. Bravo mon petit ! Maintenant le plan d'eau est dégagé. Toujours cette brume au ras de l'eau qui nous empêche de voir la première marque de parcours. On continue notre progression bien bordé au plus près serré. J'ai la sensation de partager un moment intense. J'aime le poly-

morphisme du voilier. Sa beauté naturelle de se fondre avec la mer et le vent comme Pen Duick, le voilier si élégant d'Eric Tabarly signé William Fife, les jolies courbes du Sirocco d'Errol Flynn, la belle robe d'un 12 MJI de la coupe de l'America dans les années 60... ou encore les douces lignes d'un IMOCA du Vendée Globe. Le nôtre est bien petit à côté de ses monstres, mais c'est le nôtre. Nous continuons sagement notre parcours bien assis à contre-bord alors que le vent passe de 10 à 15 nœuds en adonnant nous créant ainsi un avantage sur les autres concurrents à l'opposé du triangle. Notre petit voilier taille sa route bientôt rattrapée par les voiliers les plus rapides. Une impression d'une arrivée de buffles dans un goulet. Il faut leur laisser le champ libre avant de se faire pulvériser au passage de la bouée, mais Jérôme ne le voit pas ainsi. D'un coup de barre, il amorce une bataille contre Goliath. Du coin de l'œil, je l'approuve. De bâbord amures, on passe prioritaire juste devant la bouée barrant la route à la horde qui arrive du mauvais côté. D'un bond, le premier grand voilier, qui arrive comme une fusée, contourne notre voilier bleu qui emmène tout le train derrière lui les obligeant à tirer un contre-bord pour passer la bouée. Cette belle manœuvre nous permet de contourner en tête la bouée jaune devant le bateau à moteur du comité qui ronronne au vent. À la remise des prix, Jérôme ouvre de grands yeux lorsque son nom est annoncé au micro par le président du Jury, avec mention spéciale pour sa belle manœuvre. Une récompense pour un père qui se paie une grande joie de bonheur.

Chapitre 25

Porté disparu !

Plus de nouvelles de Luc. Nous l'avons attendu sept jours. Il a sans nul doute péri en mer... Ça se passe durant la célèbre course de la Solitaire du Figaro, un tremplin pour de jeunes marins en quête de célébrité. En 1985, nous quittons Granville à bord d'un Sun Kiss «débaptisé» au nom du magazine Voiles et Voiliers, qui pour l'occasion accompagne la course. Ce robuste bateau de course-croisière vient de courir Lorient-Les Bermudes-Lorient. Petite anecdote. Pour éviter de se faire voler le bateau, comme c'était arrivé dans un port, le skipper a inversé la marche arrière avec celle de l'avant. En partant du quai, sous une salve d'applaudissements du public Granvillais, j'engage la marche avant à fond pour me sortir du quai d'honneur. Surprise, je me retrouve dans l'avant du bateau des douanes empêtré dans son mouillage. On ne blague pas avec les autorités ! Dehors, le temps fait rage. Les half-tonners dessinés par l'Irlandais Tony Castro que nous devons suivre pendant la course sont des prototypes en Kevlar, une petite série construite spécialement pour cette solitaire. A t-on mis à l'eau ces bateaux un vendredi ? C'est ce que nous allons voir. A bord de notre bateau, cinq bons copains habitués à ce genre d'expédition. Caisse à outils en main à chaque escale et du matos de rechange

plein les coffres tel le service après-vente de Darty. La première étape nous conduit vers Kinsale en Irlande. Je connais le chemin. La première bouée franchie, le mauvais temps et la mer agitée nous cueillent dès le bord de près. Nos assistants techniciens du chantier sont atteints du mal de mer. Jacques a emmené une bouteille de calva. Une bonne dose les fera dormir jusqu'à la prochaine escale. Jacques est notre intendant. Bateau au près sur la tranche, il nous sert un canard à l'orange... Pas question de revenir au port. De jour comme de nuit, je veille à la VHF sur nos coureurs. À cette époque, il n'existe que ça pour avoir des nouvelles. Nous suivons la course dans le mauvais temps au près et sans visibilité. J'ai pris les réflexes du bon marin, un doigté de barre parfaitement rectiligne évitant les embardées du coup de vent qui s'invite sans prévenir. Des manœuvres bien préparées en prenant le temps d'étudier tous les paramètres à ma disposition comme le vent, la météo, l'état de la mer et des équipiers. C'est pourtant vrai que le silence en mer est surprenant. On n'arrive pas à identifier sa portée sur notre âme. Il imprègne notre esprit qui reste encombré par tant de souvenirs terrestres. J'arrive pourtant à vaincre cette faiblesse, faire le vide, combattre mes propres frissons comme dans le noir d'un grand tunnel.

Au passage des Scilly, le vent tourne à l'Est en faiblissant ce qui nous permet de nous rapprocher des concurrents au moteur. Et faire sécher nos cirés. Chaque espace dans le bateau est utilisé pour ne pas perdre de temps à chercher ses affaires. Tout doit être

à portée de main. On prépare tout pour réagir vite dans toutes les situations. Affaler les voiles sans chercher la manivelle de winch imprudemment jetée sur un paquet de drisses. Rechercher l'embout de tuyau d'eau et quand vous l'avez trouvé, ce n'est pas le bon diamètre. Ce sont de petits détails qui agacent... Un de nos bateaux est en tête à deux milles de là, dans la brume de Kinsale. Pas mal pour une première. Mais coup du sort, quelques heures après, il démâte juste avant la ligne d'arrivée. À peine arrivé au port, l'un des deux malades se relève, prend sa caisse à outils et se met au boulot sur le bateau démâté. Le deuxième endormi saute sur le quai comme un guépard sur une proie, disparaît une demi-heure, puis revient avec deux jeunes filles sponsorisées Paddy. Je ne vous apprend pas que les escales techniques sont de vrais pièges. On arrive bien rincé et trop content de se restaurer abondamment. On en profite pour réparer quelques avaries connues pendant la première traversée. On y rencontre des gens formidables toujours prêts à vous donner un coup de main. Dans l'après-midi, le directeur de course vient de nous avertir que les autorités de la zone côtière lancent des opérations de recherche pour l'un de nos bateaux disparus des radars. Son skipper ne donne plus de nouvelles. Les organisateurs tentent de localiser la dernière position estimée du bateau. Il n'y a pas de balises de tracking à bord des bateaux permettant comme aujourd'hui de connaître leur position en permanence. Pas facile. Les calculs de dérive et du vent laissent à penser aux autorités que le bateau se trouve au Sud de l'Irlande. Les recherches sont lan-

cées en avion sur l'ensemble de la zone. Deux heures plus tard, nous prenons la décision de partir en mer avec notre voilier, mais les autorités préfèrent m'embarquer dans un avion de recherche pour survoler la zone avant la nuit. J'ai les yeux sur un radar pour identifier le moindre mouvement en mer. Pas de traces de bateau. A t-il percuté une bille de bois, un conteneur ou perdu sa quille ? Personne ne comprend. Les recherches cessent quelques jours plus tard, et la course repart vers Brest. À notre arrivée en France, le marin est annoncé disparu, les coureurs et la famille prennent acte. Sa nécrologie figure dans le journal. Tristesse dans tout le camp. Puis, coup de théâtre ! Un appel téléphonique d'Espagne confirme que notre mort est vivante. La conversation ne dure pas longtemps mais il explique qu'il a été repêché par un chalutier espagnol de retour de campagne. Durant plusieurs jours, il a dérivé dans son radeau de survie après une grave voie d'eau en mer d'Irlande dans près de 30 nœuds de vent, l'obligeant à quitter son bateau. VHF défaillante, il n'a pu prévenir les secours, et l'épaisse brume a empêché l'avion de le localiser. Incompréhension et stupéfaction. Tout se termine bien. Lors de la dernière étape, les organisateurs décident alors d'équiper chaque bateau d'une balise de détresse... D'autres cas de disparitions sont étonnants. Ne parlons pas du fameux triangle des Bermudes ni des grandes courses à la voile autour du monde. Non, il y a des gens qui décident de partir en mer pour ne plus en revenir. Vivre leur dernière belle aventure pour ne pas souffrir plutôt que de vieillir dans un hospice, c'est ma devise.

Chapitre 26

La voile, c'est aussi l'escale !

Et les escales, combien de marins dans l'âme les adorent. En mer, on la découvre depuis le bateau, on y pense et on la prépare. Un jour, nous accostons sur le quai de la Corogne quand Alex saute d'un bond de biche et disparaît sans même nous aider à s'amarrer. Trente minutes plus tard, il a réservé une table au meilleur endroit du port repéré dans un guide. Et oui, l'escale est belle. Merveilleuse. Certains en abusent. On passe de magasins en boutiques pour acheter de l'accastillage, des pièces de moteur, des biscuits, des fruits, des viandes séchées, des légumes... On y dépense énormément d'argent. Mais, de ces belles escales, on a du mal à repartir tellement l'accueil est sympathique. Dire au revoir à une jeune femme le jour du départ est parfois un déchirement. Dans les îles, c'est le début d'une vie au soleil... J'en ai d'ailleurs rencontré qui ne sont jamais repartis. Lors d'une escale à Casablanca, j'avais fait venir un stagiaire journaliste d'une radio locale, Alouette FM qui n'a jamais repris le vol retour. Quelques années après, le rédacteur en chef m'a raconté qu'il est devenu le «Thierry Roland», commentateur numéro un du foot au Maroc ! Au moins, j'ai créé une vocation imprévue. Les escales, peuvent être plus dangereuses que la mer. Il faut se méfier des démons des

îles. Un grand navigateur m'avait dit « si tu largues les amarres, trois choses à savoir : te garder un abri ou une petite terre dans ton pays d'origine, ne pas te vanter de partir autour du monde et avoir un bon compte à la banque pour les escales ». C'est vrai que les ports de plaisance incitent à la paresse. En Espagne, les clubs proposent leur piscine privée, leur restaurant à poissons avec vue panoramique sur la ville illuminée comme à Palma et toilettes dignes d'un cinq étoiles. Au port, le farniente sur le pont avant et l'apéro dans le cockpit font bon ménage. On discute de la dernière traversée plus vite que les prévisions, la vue splendide sur l'Etna en éruption depuis Taormina ou les belles calanques qui rougissent devant Cassis. Rien de tels pour rester ancrés sans se poser la question de ce qui s'est passé aux actualités à la télé.

Les mots des marins sonnent comme une féerie de plaisirs. Ferler une voile d'avant, amarrer son bateau à quai, ranger son avitaillement dans la cambuse, préparer l'accostage, caréner dans un chantier, changer d'équipage, instruire les nouveaux, se laisser guider par l'étoile polaire et la grande ourse, partir sans revenir, naviguer à la boussole, rencontrer de nouveaux marins aux escales, mouiller son ancre dans une baie sauvage, courir en trois bouées, gagner une régata, faire le point, écrire dans le journal de bord, subir le gros temps, partager avec les équipiers, dorloter les femmes à bord. Les plaisirs à l'escale sont nombreux et parfois surprenants pour un terrien. Dès que je débarque du bateau, je prends

toujours un grand bonheur à passer un coup de balai brosse sur le pont du bateau, rincer l'accastillage au jet d'eau pour enlever le sel incrusté, faire briller les inox des balcons puis siroter un whisky dans le cockpit en regardant la mer. À la maison, ce petit exercice est beaucoup moins fun. Allez donc savoir pourquoi !

Mais tout n'est pas idyllique en bateau ! Au mouillage, des gens peuvent être pernicious. Généralement, on ne les voit pas venir tout simplement parce qu'ils montent à bord la nuit. Ils s'en prennent à l'argent mais jamais à votre vie. Je ne suis jamais allé dans les zones à risques. Certaines protégées par les navires de guerre comme le Golf d'Aden au large de la Somalie à la sortie du canal de Suez, d'autres imprévisibles et dangereuses comme en mer de Chine et le golfe de Guinée. En revanche, je me méfie de certains passages entre les îles. Aux Antilles et les abords de Panama côté Colombie. Je connais un ami sur un trismus qui planque trois flingues avec une armée de cartouches achetées aux USA. Il ne s'en est jamais servi sauf pour faire peur. Un peu comme les explorateurs qui tirent en l'air à la vue d'un ours blanc. Ça me rappelle qu'au Spitzberg, j'ai vécu cette expérience dans la baie d'Inglefield, en plein hiver, dans la demi obscurité d'une nuit étoilée sur le voilier Vagabond. Quelque mois plus tôt, lors d'une soirée au salon nautique, Eric et France m'invitent alors sur le voilier bloqué dans les glaces fin février. Pour participer à leur projet, je leur ai fait don d'une annexe rigide. C'est une « bonne » excuse. Arrivée sur

place, l'annexe est transformée en refuge aux chiens de traîneaux. Pour nos sorties, Eric se muni de son fusil, autorisé par les autorités dans ses contrées juste pour faire peur aux ours blancs. Heureusement, car celui qui courait vers nous devait faire la taille d'un bœuf ! Pour revenir à notre défense sur un voilier, de nombreux navigateurs plus pacifistes optent pour des systèmes D malins. Embarquer dans sa caisse à outil des pointes de tapisserie et, le soir, en semer sur le pont avant de s'endormir. Autre méthode artisanale, pour dormir plus tranquille, dans la descente je tends un fil transparent muni de petits grelots de pêche. Effet immédiat. Vers deux heures du matin une ombre s'est prise dedans comme une mouche dans une toile d'araignée. Le temps d'éclairer avec mon projecteur, l'homme dans le noir a plongé dans l'obscurité... Décembre 2018. Le salon nautique va ouvrir ses portes. Je compte les jours. Paris est en feu. Les gilets jaunes bloquent la capitale. La haine est leur devise. Pas contre ceux qui achètent des bateaux, ni contre les retraités qui naviguent. Ils en veulent surtout au président Macron. Mon ciré jaune de chez Cotten est prêt. Je ferai d'une pierre deux coups. La manif et le Nautic. Par solidarité pour mon voisin qui rame pour finir ses fins de mois. Je n'ai pas connu ce désespoir. Il dit que j'ai de la chance d'avoir un bateau. Il sait que c'est ma passion. C'est aussi son rêve, mais cela restera une vision éphémère. J'ai invité mon voisin à mon bord aux Sables d'Olonne avec son petit garçon. Il en a pris plein les yeux. Je lui ai donné une entrée pour le salon de la part d'un ancien collègue. Cardon du service commercial. On

a travaillé trente ans ensemble. Il est formidable. C'est un Vendéen pure souche. Pas marin pour un sou. Il aime les tracteurs et les belles voitures. En revanche, il connaît tout sur un bateau. Il est capable de faire un examen clinique de la coque, les remèdes du polyester, les formes des hélices, la corrosion des métaux, la plomberie, l'électricité, l'électronique, les termes techniques, les prix des options, le financement et les désirs des clients. Il est passionné par son métier. Quand on l'écoute, on dirait qu'il a fait le tour du monde. La mer appartient à tout le monde. Il n'y pas de barrière sociale. On est tous dans le même bain. Le bateau rassemble tous les genres. Pour certains, ce n'est peut-être qu'une simple curiosité, parfois un désir naissant qui vous trotte dans la tête depuis l'enfance. C'est aussi ressentir le bonheur de piloter un bateau, se balader sur la mer, pêcher le tout gros, réussir un nœud de cabestan, parler le langage des marins, mijoter à bord un filet mignon, faire participer une famille aux joies des sports nautiques. Ma fascination pour les bateaux est difficile à communiquer à un débutant, de même que l'intime satisfaction à se tirer avec compétence d'une situation imprévue. En revanche, j'espère vous avoir fait partager mes rencontres au travers de ma vie de professionnel dans un chantier nautique. Je n'ai aucune prétention à vouloir vous apprendre quelque chose, des livres spécialisés s'en charge. Mon seul but a été de vous faire partager une expérience.

Et n'oubliez pas, ne mettez jamais un bateau à l'eau un vendredi...

Sommaire

Préface : page 7

Avant-propos : page 11

Chapitre 1

Le choc de l'océan - page 17

Chapitre 2

Mon premier bateau - page 23

Chapitre 3

Un chantier naval détonnant au cœur de la ville - page 33

Chapitre 4

Pour un Flirt - page 39

Chapitre 5

Baptême du feu ! - page 51

Chapitre 6

Naissance d'une vocation - page 69

Chapitre 7

La magnifique destinée de Robert - page 73

Chapitre 8

Mes débuts chez Jeanneau - page 87

Chapitre 9

Un bateau à moteur n'est pas une voiture ! - page 93

Chapitre 10

Bien naviguer au moteur, c'est doser ! - page 101

Chapitre 11

L'incontournable salon nautique - page 109

Chapitre 12

Prudence et anticipation - page 115

Chapitre 13

*Une manœuvre réussie est une catastrophe évitée de justesse -
page 127*

Chapitre 14

Pilote de presse dans les grandes courses - page 131

Chapitre 15

Un amour de Riva - page 137

Chapitre 16

À nous les petits Anglais ! - page 139

Chapitre 17

Pompier Irlandais - page 143

Chapitre 18

Monsieur Éric - page 151

Chapitre 19

L'Atlantique comme banc d'essai - page 155

Chapitre 20

Le privilège du métier - page 161

Chapitre 21

Seul dans les alizés ! - page 165

Chapitre 22

Pour les yeux de ma douce ! - page 171

Chapitre 23

Marins solidaires - page 177

Chapitre 24

Tel père tel fils ! - page 181

Chapitre 25

Porté disparu ! - page 183

Chapitre 26

La voile, c'est aussi l'escale ! - page 187

